

Facultad de Economía, Empresa y Turismo

# IMPLICACIONES DEL TRÁFICO DE CRUCEROS EN TENERIFE

Grado en Administración y Dirección de Empresas

Curso Académico 2022-2023

Trabajo de Fin de grado realizado por:

**MARTA RUIZ SANTANA**

Bajo la supervisión del profesor:

**MIGUEL BECERRA DOMÍNGUEZ**

Julio 2023

## RESUMEN

El turismo de cruceros ha alcanzado un alto grado de crecimiento debido a que son cada vez más los puertos que deciden apostar por este sector, valorando su potencial desarrollo futuro. El presente trabajo tiene por objetivo analizar el turismo de cruceros desde la perspectiva sostenible. Para ello, se parte de una aproximación conceptual al turismo de cruceros y se determina su tipología según diversos criterios.

A continuación, se analizan empíricamente los impactos en los destinos en términos económicos, sociales y medio ambientales. Asimismo, se plantean múltiples medidas sostenibles como solución a los efectos adversos que el turismo de cruceros ocasiona. Finalmente, se analiza el caso de los Puertos de Santa Cruz de Tenerife como puerto de escala, describiendo brevemente la evolución del turismo de cruceros en él, además de los impactos económicos, sociales y medioambientales y el compromiso de las Administraciones Públicas (Puertos de Tenerife, Cabildos y Ayuntamientos) como destino de cruceros. Por último, se presenta un análisis estratégico, en el que se incluyen propuestas de mejora con el objetivo de incrementar la afluencia de cruceros y de un turismo más responsable a las zonas de interés turístico.

**Palabras Clave:** Turismo, Cruceros, cruceristas, puerto base, caso de estudio, Islas Canarias.

## ABSTRACT

Cruise tourism has reached a high level of growth since more and more ports are deciding to invest in this sector. Its potential for future development is valued. The aim of this paper is to examine cruise tourism from a sustainable perspective. It starts with a conceptual approach to cruise tourism and determines its typology according to different criteria.

The impacts on destinations in economic, social as well as environmental terms are then empirically examined. Likewise, multiple sustainable measures are proposed as a solution to the adverse effects caused by cruise tourism. Finally, the case of the Ports of Santa Cruz de Tenerife as a port of call is analyzed, briefly describing the evolution of cruise tourism there, as well as the economic, social as well as environmental impacts and the commitment of the Public Administrations (Ports of Tenerife, Councils of Tenerife and City Councils) as a cruise destination. Finally, a strategic analysis is presented, which includes proposals for improvement with the aim of increasing the influx of cruise ships and more responsible tourism to areas of tourist interest.

**Key Words:** Cruise tourism, cruise passengers, port of call, case study, Canary Islands.

**ÍNDICE:**

<b>1. INTRODUCCIÓN A LA INDUSTRIA DEL TURISMO DE CRUCEROS.....</b>	<b>4</b>
<b>1.1. DEFINICIONES PREVIAS DE LOS TIPOS DE PUERTOS .....</b>	<b>5</b>
<b>1.2. CLASIFICACIONES DE LOS DIFERENTES TIPOS DE BARCOS DE CRUCEROS .....</b>	<b>5</b>
1.2.1. Por tamaño del barco .....	5
1.2.2. Por tipo de itinerario .....	6
1.2.3. Por navieras según tipo de experiencia y servicio a bordo .....	6
1.2.4. Por grupos de compañías de cruceros.....	7
1.2.5. Por reparto de los buques de crucero por países .....	7
1.2.6. Por ranking de mayor tamaño del mundo (GT) .....	9
<b>1.3. ANÁLISIS ECONÓMICO DE LOS CRUCEROS.....</b>	<b>9</b>
<b>1.4. DEBILIDADES, AMENAZAS, FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES DE LA INDUSTRIA DE CRUCEROS (DAFO) .....</b>	<b>11</b>
<b>2. ÁMBITOS DE LA INDUSTRIA DE CRUCEROS.....</b>	<b>12</b>
2.1. A NIVEL MUNDIAL.....	12
2.2. A NIVEL EUROPEO.....	14
2.3. A NIVEL NACIONAL.....	15
2.4. A NIVEL CANARIAS.....	18
<b>3. PRINCIPALES IMPLICACIONES DEL TURISMO DE CRUCEROS EN LOS PUERTOS DE LA PROVINCIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE .....</b>	<b>21</b>
<b>3.1. IMPLICACIONES ECONÓMICAS.....</b>	<b>21</b>
3.1.1. Análisis de ingresos totales e ingresos por tráfico de cruceros.....	21
3.1.2. Análisis de ingresos por puerto de la Autoridad Portuaria de S.C. de Tenerife.....	21
3.1.3. Análisis específico de las tasas y tarifas que aplican al tráfico de cruceros.....	22
3.1.4. Ratios medias de ingresos por buque y crucerista.....	23
3.1.5. Bonificaciones según el Real Decreto Legislativo 2/2011 (art.245.3) AP SCT.....	24
3.1.6. Principales grupos de cruceros y tamaño en la AP SCT .....	25
<b>3.2. IMPLICACIONES MEDIOAMBIENTALES .....</b>	<b>26</b>
3.2.1. Calidad del agua y suelo .....	26
3.2.2. Calidad del aire .....	27
<b>4. INTERRELACIÓN DEL TURISMO DE CRUCERO CON EL TURISMO HOTELERO TRADICIONAL (Y APARTAMENTO TURÍSTICO) .....</b>	<b>28</b>
4.1. PERSPECTIVA DESDE EL TURISTA EN LA DECISIÓN.....	29
4.2. PERSPECTIVA DESDE LA FISCALIDAD POR MODALIDAD TURÍSTICA.....	30
4.2.1. Fiscalidad de los Cruceros .....	31
4.2.2. Fiscalidad de los Hoteles.....	31
4.2.3. Fiscalidad de los Apartamento Turístico.....	32
4.3. DISEÑO Y ENTREVISTAS A ENTIDADES Y EMPRESAS SOBRE CRUCEROS Y HOTELES....	32
<b>5. CONCLUSIONES .....</b>	<b>33</b>
<b>6. BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>36</b>
<b>7. ANEXOS .....</b>	<b>37</b>

## ÍNDICE DE TABLAS

<b>Tabla 1:</b> Clasificación por tamaño de barco crucero.....	<b>5</b>
<b>Tabla 2:</b> Clasificación por tipo de itinerario.....	<b>6</b>
<b>Tabla 3:</b> Clasificación por tipo de experiencia y servicio a bordo.....	<b>6</b>
<b>Tabla 4:</b> Cálculos para la recuperación de la inversión de un barco de cruceros.....	<b>11</b>
<b>Tabla 5:</b> Pasajeros, puestos de trabajo y economía mundial de los cruceros.....	<b>13</b>
<b>Tabla 6:</b> Turismo de cruceros en el Mediterráneo.....	<b>14</b>
<b>Tabla 7:</b> Ranking europeo de pasajeros 2019-2022.....	<b>15</b>
<b>Tabla 8:</b> Número de cruceristas en la provincia de las Palmas 2021-2022.....	<b>18</b>
<b>Tabla 9:</b> Número de cruceristas en la provincia de las Santa Cruz de Tenerife 2021-2022.....	<b>19</b>
<b>Tabla 10:</b> Comparativa del impacto de los cruceristas en Santa Cruz de Tenerife. Serie histórica del primer cuatrimestre (Enero-Abril) .....	<b>20</b>
<b>Tabla 11:</b> Evolución del volumen de pasajeros por buque de crucero.....	<b>20</b>
<b>Tabla 12:</b> Ingresos totales vs ingresos por tráfico de cruceros en la APSCT.....	<b>21</b>
<b>Tabla 13:</b> Ingresos por tasas y tarifas entre portuario y cruceros en la APSCT.....	<b>22</b>
<b>Tabla 14:</b> Ingresos por tasas y tarifas entre portuario y cruceros en la APSCT 2022.....	<b>23</b>
<b>Tabla 15:</b> Facturación media de tasas de buque de la APSCT.....	<b>23</b>
<b>Tabla 16:</b> Buque de mayor GT que atracaron en la APSCT en 2022.....	<b>26</b>

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

<b>Ilustración 1:</b> Principales grupos de compañías navieras.....	<b>7</b>
<b>Ilustración 2:</b> Ranking de buques de crucero por país y navieras.....	<b>8</b>
<b>Ilustración 3:</b> TOP 10 Buques con mayor tamaño por GT del mundo.....	<b>9</b>
<b>Ilustración 4:</b> Desglose de gastos de Royal Caribbean.....	<b>10</b>
<b>Ilustración 5:</b> DAFO Turismo de cruceros.....	<b>12</b>
<b>Ilustración 6:</b> Principales regiones de cruceros 2022.....	<b>13</b>
<b>Ilustración 7:</b> Regiones del Mediterráneo.....	<b>14</b>
<b>Ilustración 8:</b> Números de pasajeros y buques en España.....	<b>16</b>
<b>Ilustración 9:</b> Estacionalidad de pasajeros y buques 2022.....	<b>16</b>
<b>Ilustración 10:</b> Evolución de la facturación por tasas y tarifas de las APSCT.....	<b>17</b>
<b>Ilustración 11:</b> Ingresos del tráfico de cruceros por puerto. Detalle del año 2022.....	<b>22</b>
<b>Ilustración 12:</b> Facturación por grupos de cruceros en el puerto de S.C. de Tenerife.....	<b>25</b>
<b>Ilustración 13:</b> Esquema general del impacto ambiental de un buque.....	<b>26</b>
<b>Ilustración 14:</b> Estudio de emisiones de buques en la APSCT.....	<b>28</b>
<b>Ilustración 15:</b> Motivos para elegir un hotel vs apartamento turístico vs crucero.....	<b>30</b>

La capacidad de generar valor a la economía en Canarias por parte del turismo en Canarias antes de la crisis sanitaria se concretaba en 15.597 millones de euros de actividad económica (PIB Turístico), elevándose su aportación a la economía al 33,0% en 2019, así como, generar 36,5% del total del empleo de toda la comunidad en ese mismo año, según los resultados de IMPACTUR Canarias.

Las restricciones a la movilidad que supuso la pandemia COVID-19 afectaron especialmente al turismo, en concreto al turismo de cruceros, hasta llegar a su absoluta paralización a nivel mundial. Superadas por completo las restricciones, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife (en adelante APSCT) ha dado a conocer que entre enero y abril 2023 llegaron 437.106 cruceristas lo que supone un incremento del 128% con respecto al mismo periodo del año anterior, el equivalente a 171.954 pasajeros más, y 40.000 cruceristas más que en el año prepandemia, es decir, en 2019.

Este trabajo fin de grado pretende evaluar los efectos del turismo de cruceros y su sostenibilidad, así como su interrelación con el turismo hotelero tradicional.

## **1. INTRODUCCIÓN A LA INDUSTRIA DEL TURISMO DE CRUCEROS**

Antes de que la aviación se convirtiera en el medio de transporte más rápido y cómodo en los años sesenta, los viajes transoceánicos se realizaban por mar. En aquellos tiempos, cruzar el Atlántico en un barco podía tomar hasta 16 días, mientras que hoy en día, un vuelo directo desde España a Nueva York dura solo 8 horas. El barco, como método de transporte, ha tenido que reinventarse para ofrecer el nivel de comodidad necesario para poder sobrellevar los viajes de varios días a bordo cómodamente. Toda esta evolución ha llevado a la creación de los cruceros, barcos en los que los pasajeros se aventuran en busca de unas vacaciones únicas y emocionantes en alta mar.

La industria del turismo atrae a un número cada vez mayor de viajeros en todo el mundo, con destinos populares que dependen en gran medida de los servicios vacacionales que ofrecen. Si bien el turismo en general está en auge, el turismo de cruceros es una de las tipologías que más crece. En este trabajo, se analizará la situación actual de la industria de los cruceros en la provincia de Santa Cruz de Tenerife, Las Islas Canarias, para entender mejor cómo está evolucionando esta modalidad turística y cuáles son sus implicaciones en la economía local.

Para determinar el concepto de crucero se puede usar la definición que da el INE *“Un viaje de crucero es aquel viaje con fines vacacionales o turísticos, realizado a bordo de un barco de pasajeros a cualquier parte del mundo haciendo escala en destinos intermedios, que proporciona a sus pasajeros todos los servicios propios de un hotel, como alojamiento, manutención, servicio médico, actividades de entretenimiento,... (INE) y que provee a los pasajeros una experiencia turística completa, con equipamientos y espacios para el entretenimiento y su alojamiento” (Anuario Estadístico OPPE 2021)*

A los pasajeros de crucero se les puede definir como: *“Aquellos que realizan una travesía en un crucero. Serán en tránsito aquellos que desembarcan temporalmente de un crucero en un puerto para una visita y embarcan de nuevo para continuar su trayecto.” (Anuario Estadístico OPPE 2021)*

## 1.1. DEFINICIONES PREVIAS DE LOS TIPOS DE PUERTOS

Se conciben tres tipos de puertos dependiendo de en qué situación de la ruta del crucero se encuentren, siendo estos:

- **De escala:** “Puerto donde atracan las embarcaciones entre su punto de origen y el de destino.” (Real Academia de Ingeniería RAING) conocido en inglés como “port of call”.
- **Puerto base:** “Para los buques de caladero nacional, el puerto base será aquel desde que el buque desarrolle la mayor parte de sus actividades de inicio de las mareas.” (BOE Real Decreto 1035/2017)
- **“Interporting”:** embarcan y desembarcan en diferentes puertos del destino (EDEI 2015)

## 1.2. CLASIFICACIONES DE LOS DIFERENTES TIPOS DE BARCOS DE CRUCEROS

Si bien no hay forma consensuada para clasificar los diferentes tipos de barcos de crucero, sí existe un tipo de barco que se ajuste para cada tipo de viajero. La gran variedad permite adecuar toda la oferta de ocio disponible a las necesidades con lo que se hace necesario analizar y realizar una clasificación de los diferentes tipos de barcos de crucero.

### 1.2.1. Por tamaño del barco

El tamaño se puede determinar por tres factores. Por el propio peso en toneladas que desplaza el buque, sus medidas de largo y ancho (eslora y manga), y especialmente por el número de pasajeros que pueden acomodar. Es normal encontrar barcos de diferentes tamaños en una misma flota de una naviera. Usando la cantidad de pasajeros que transportan podemos dividir los barcos de cruceros en cuatro grupos.

**Tabla 1: Clasificación por tamaño de barco crucero**

TIPO	Nº PASAJEROS	CARACTERÍSTICAS
<b>MEGA BARCOS DE CRUCERO</b>	3.500 a más de 5.000	Los gigantes del mar y superan tanto en medidas como en oferta de experiencias a bordo a todos los demás. Gran oferta de actividades y propuestas. Orientados a viajes en familia, disponen de experiencias de todo tipo (desde parques de atracciones a espectáculos tipo Broadway) y para todo tipo de pasajeros.
<b>BARCOS DE CRUCEROS GRANDES</b>	2.500 a menos de 3.500	A medio camino entre el barco mega y mediano encontramos un gran número de barcos que presentan lo mejor de ambos tipos. Una gran oferta de opciones de entretenimiento a bordo con itinerarios donde barcos de menor medida pueden acceder a una mayor variedad de puertos, y una mayor ratio de espacio por pasajero.
<b>BARCOS DE CRUCEROS MEDIANOS</b>	1.000 a menos de 2.500	Son considerados medianos y una opción más viajera dentro de las flotas y donde los destinos y experiencia a bordo más exclusiva son su gran atractivo. Ofrecen las ventajas de contar con algunas de las experiencias de los grandes barcos, pero menos masificados, como restaurantes especializados, grandes Spas, y una selección de salones y bares. Los barcos de tamaño mediano suelen tener un gran teatro, gran cantidad de actividades, además de itinerarios con escalas menos visitadas.
<b>BARCOS DE CRUCEROS PEQUEÑOS</b>	100 a menos de 1.000	Los barcos más pequeños tienden a ofrecer una experiencia más íntima y exclusiva, con un servicio más alto y atento a cada detalle del viajero. Estos barcos también pueden ofrecer un ambiente más boutique, o cruceros de estilo country club, elegantes, pero informales en sus horarios y vestimenta, cada vez más populares.

Fuente: Elaboración propia en base a [cruceroadicto.com](http://cruceroadicto.com)

### 1.2.2. Por tipo de itinerario

Atendiendo al tipo de itinerarios y mares para los que son diseñados y construidos, se puede comenzar dividiéndolos en cruceros oceánicos o cruceros fluviales, dependiendo si pueden navegar en mar abierto o en ríos. En el primer grupo de barcos oceánicos podemos encontrar algunos subgrupos y particularidades.

**Tabla 2: Clasificación por tipo de itinerario**

ITINERARIO	CARACTERÍSTICAS	SUBDIVISION	CARACTERÍSTICAS
OCEÁNICOS	Diseñados para surcar mares y océanos, pudiendo recorrer grandes distancias (incluso dar la vuelta al mundo) y resistir las condiciones climáticas más adversas.  Los de mayor calado y tonelaje solamente lo podrán hacer en puertos con especiales condiciones para acogerlos, a diferencia de los medianos o pequeños que podrían atracar en casi todos.	OCEANLINER	Diseñados para cruzar el océano Atlántico en el menor tiempo posible. El más famoso ocean liner fue el <b>Titanic</b> . También son conocidos como transatlánticos.
		COSTEROS	A medio camino entre los cruceros oceánicos y los fluviales, estos barcos permiten navegar en ríos, bahías, fiordos, y bordeando la costa. Sin embargo, sus diseños no les permiten navegar en mar abierta con seguridad.
		CRUCEROS DE EXPEDICIÓN	Diseñados para navegar por los lugares más extremos del planeta o para llevar al viajero a lugares a los que sería imposible de otra manera. (el Ártico, Antártico, o para visitar remotas reservas naturales o islas).
FLUVIALES	Para navegar por los diferentes ríos del planeta. Suelen ser alargados, más estrechos, y con pocas cubiertas para poder cruzar bajo los puentes. Su gran ventaja es que suelen amarrar en el interior de las propias ciudades que visitan.		

*Fuente: Elaboración propia en base a [cruceroadicto.com](http://cruceroadicto.com)*

### 1.2.3. Por navieras según tipo de experiencia y servicio a bordo

Según el tipo de experiencia que un viajero recibe a bordo y durante el viaje, un crucerista podrá elegir entre un amplio abanico de opciones que oscilan desde barcos más generalistas y populares a los más lujosos y exclusivos. Cada naviera suele usar sus propias denominaciones para definirse, ampliando los tipos de clasificación de navieras.

**Tabla 3: Clasificación por tipo de experiencia y servicio a bordo**

NAVIERAS	CARACTERÍSTICAS
DE CRUCEROS ÚNICAS	Barcos de tamaño pequeño o mediano, que ofrecen cruceros muy especializados en una región o tipo de viajero. Son compañías que se apartan de las tendencias de los cruceros masivos y conservan experiencias únicas muy especializadas. Compiten con los nuevos de otras navieras, ofertando a los viajeros experiencias diferentes más intensas como inmersión en los lugares que visitan, menor número de pasajeros sin aglomeraciones, paquetes de todo incluido, y una animación a bordo más personalizada. Mantienen la esencia misma del viaje por mar como su gran atractivo.
DE CRUCEROS GENERALISTAS	Barcos con diseños más modernos ofertan una gran cantidad de servicios, diferentes restaurantes, programas infantiles, y opciones de ocio. Presenta su propio estilo y hacen hincapié en diferentes aspectos de la experiencia. Unas apuestan por una oferta de ocio enorme, otras por la gastronomía o estilo europeo. Aunque suelen tener cruceros de tamaño medio en sus flotas, suelen apostar más por los de tamaño grande o mega barcos.

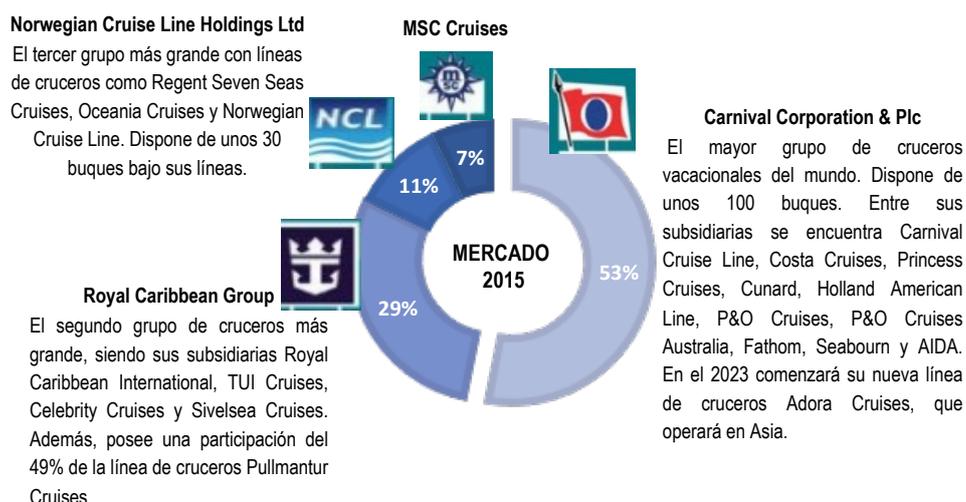
<b>DE CRUCEROS PREMIUM</b>	Entre los cruceros de lujo y las generalistas, situamos navieras con barcos normalmente de mediano y pequeño tamaño, con no más de 2.500 pasajeros y que presentan una experiencia donde se cuida aún más los detalles a bordo y el diseño del itinerario. Si bien podemos encontrar muchos de los servicios a bordo de los cruceros generalistas, tendremos una superior gastronomía, decoración con detalles de exclusividad y menor número de pasajeros. La programación de los itinerarios también presenta novedades y puertos diferentes a los visitados por las generalistas.
<b>DE CRUCEROS DE LUJO</b>	La exclusividad de la experiencia es lo que define a las navieras de cruceros de lujo. Sus flotas disponen de barcos pequeños, generalmente menos de 500 pasajeros, donde la acomodación es en suites, alto diseño de grandes marcas hasta en los más insignificantes detalles son su seña de identidad. A bordo, la tripulación que conocerá tu nombre y gustos desde el primer día y harán lo imposible por ofrecer un viaje inolvidable. Es posible encontrar alta gastronomía de los mejores restaurantes del mundo en un ambiente relajado y sin horarios.

*Fuente: Elaboración propia en base a cruceroadicto.com*

### 1.2.4. Por grupos de compañías de cruceros

Los grupos de cruceros son grandes holdings que han adquirido otras navieras y con las cuales han formado una corporación en las cuales disponen de diferentes líneas de cruceros que les permiten diversificar su público objetivo por medio de diferentes ofertas sin hacer competencia al grupo. Aquí los tres grupos más grandes de cruceros:

**Ilustración 1: Principales grupos de compañías navieras**



*Fuente: Elaboración propia basado en hosteltur.com*

### 1.2.5. Por reparto de los buques de crucero por países

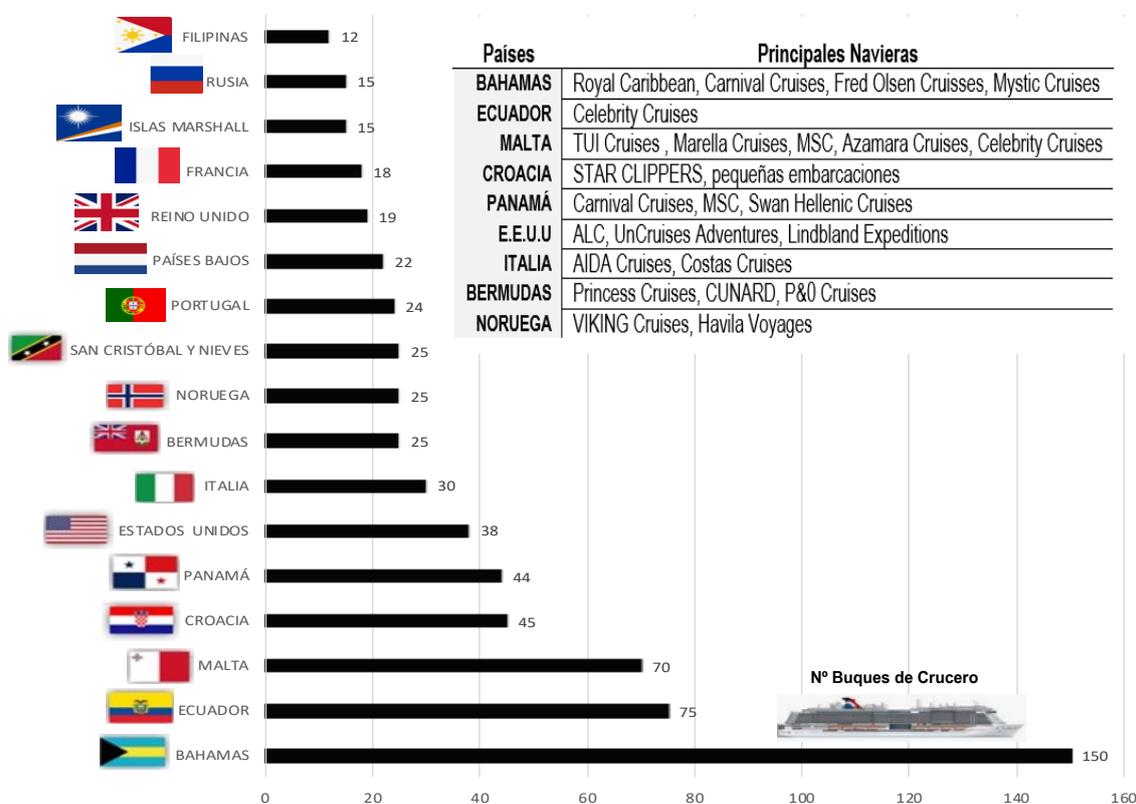
La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (UNCLOS) recoge en su artículo 92: “Los buques navegarán bajo el pabellón de un solo Estado y (...) estarán sometidos, en la alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado”. Los buques navieros siempre han de tener una bandera que identifique de que país son procedentes, sin embargo, esta bandera no está obligada a ser la misma que la de la empresa naviera que lleva el buque.

Las conocidas como “banderas de conveniencia” son las que su relación con el buque es accidental y que no tienen relación directa con los países de las banderas que les identifican, como son los casos de Bahamas, Ecuador, Malta... tienen beneficios para la empresa naviera por su

mano de obra menos costosa, implicaciones fiscales reducidas y con mínimas restricciones. Esto puede resultar un problema para el buque si el país tiene limitaciones sobre buques extranjeros. Compañías que hacen uso de banderas de conveniencia son: Royal Caribbean Cruises, su bandera de Bahamas, pero su sede central se ubica en Florida, Estados Unidos. Otra empresa estadounidense que navega con bandera de Bahamas es Carnival Cruises, que también posee buques con bandera de Panamá, el quinto país con más buques de crucero. Otro país muy común como bandera de conveniencia es Malta, que navieras como TUI Cruises (con sus oficinas centrales en Alemania), Marella Cruises (británica) o MSC (de Suiza) las cuales hacen uso de esta. En el caso de Ecuador, el segundo en el ranking, es por navieras como Celebrity Cruises e incluso cruceros de expedición como los de National Geographic navegan con esta bandera.

De los 816 buques de crucero operativos que se encuentran registrados en la página web *vesselfinder.com*, se ha hecho un ranking de banderas más frecuentes en buques de crucero:

**Ilustración 2: Ranking de buques de crucero por país y navieras**



Fuente: Elaboración propia basado en *www.vesselfiner.com*

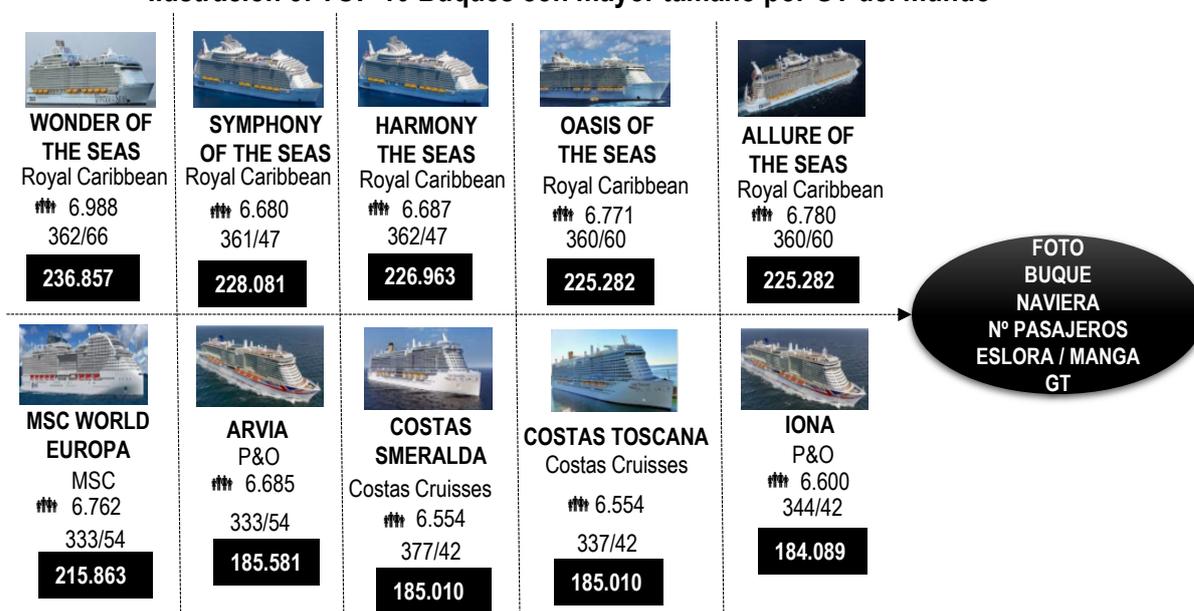
No todas las compañías hacen uso de las banderas de conveniencia, por ejemplo, los buques de la naviera Holland America Line tienen bandera de Los Países Bajos y el grupo Viking Cruises usa la bandera de Noruega. Costa Cruiseros hace uso de la bandera de Italia y es una compañía italiana de cruceros. Esto suele ser por su gran conexión histórica al país o porque su mercado principal se encuentra en estos destinos.

### 1.2.6. Por ranking de mayor tamaño del mundo (GT)

El tamaño de todos los buques se mide por GT (Gross Tonnage), que es el arqueo bruto y que cuantifica el volumen interior de los buques incluyendo los espacios interiores, por lo que se obtiene una cifra más representativa del tamaño del buque. (*Ministerio de transportes, Movilidad y Agenda Urbana*).

Royal Caribbean apuesta por buques de mayor tamaño encabezando la lista con cinco de su línea, con una tendencia a aumentar su tamaño para incluir una gran variedad de actividades a bordo. Es seguida por MSC, que con su clase World tiene pensado sacar tres buques gemelos en los próximos años.<sup>1</sup> Encontramos por último buques de P&O Cruises y de Costa Cruises.

**Ilustración 3: TOP 10 Buques con mayor tamaño por GT del mundo**



Fuente: Elaboración propia basado en *vesselfinder.com*

### 1.3. ANÁLISIS ECONÓMICO DE LOS CRUCEROS

La construcción de un crucero puede llevar hasta 18 meses, siendo estas construcciones llevadas a cabo por tres grandes empresas<sup>2</sup>: *Chantiers de l'Atlantique* en Francia, *Meyer Werft* en Alemania y Finlandia y *Fincantieri* en Italia. Muchos de los buques de cruceros tienen una vida estimada de 30 años por la subida de los costes de mantenimiento y las estrictas regulaciones que se van desarrollando a cada año que pasa, por lo que las empresas navieras deciden que es mejor comprar buques nuevos en vez de reformar los ya existentes.

<sup>1</sup> Leppert, J. (2016). MSC Cruises Orders Up to Four New World-Class Ships. TravelPulse. <https://www.travelpulse.com/News/Cruise/MS-Cruises-Orders-Up-to-Four-New-World-Class-Ships>

<sup>2</sup> Redacción. (2022, 21 febrero). Astilleros de buques de crucero: una hegemonía europea casi total - Cruises News Media Group. *Cruises News Media Group*. <https://www.cruisesnews.es/2019/12/26/astilleros-de-buques-de-crucero-una-hegemonia-europea-casi-total/>

La inversión inicial de un nuevo buque de crucero está relacionada con el número de camarotes que se pretenden ofertar dentro del mismo, a su vez se le añaden todos los servicios que se quieran prestar, desde piscinas hasta canchas de fútbol. Casi todos los buques que superan los 5.000 pasajeros en doble ocupación cuestan más de mil millones de euros.

Para darnos una idea del reto que se enfrentan las compañías navieras a la hora de realizar la inversión, se puede calcular el valor de 100 GT para estimar el valor medio de un buque de crucero, poniendo como ejemplo el Symphony of the Seas, con un valor de 1.22 mil millones de €<sup>3</sup> y de 228.081 GT.

$$\text{Valor de 100 GT} = \frac{1.22 \text{ mil millones de €} \times 100 \text{ GT}}{228.081 \text{ GT}} = 534.898 \text{ €}$$

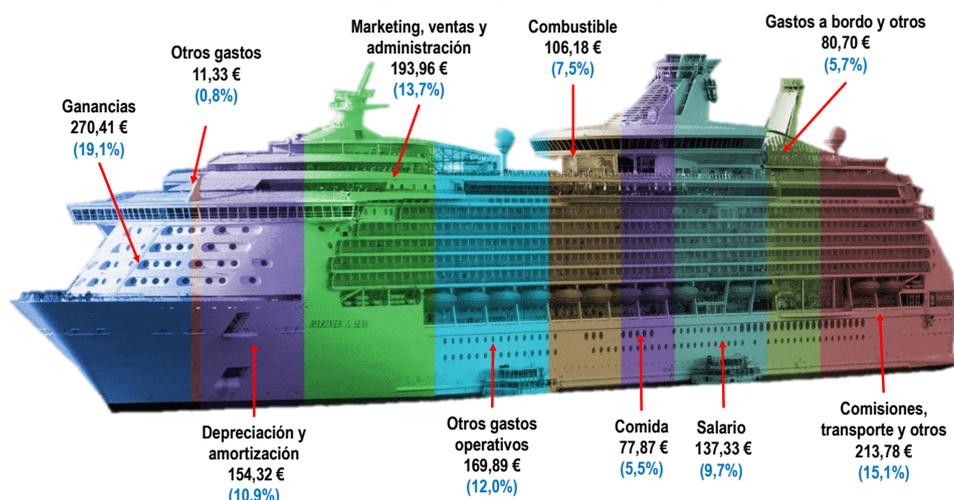
Con esto podemos suponer que el valor de 100 GT de un buque de cruceros está alrededor de los 534.898 €, teniendo en cuenta que esto es el valor total del buque, incluyendo las construcciones y los servicios que ofrece.

La amortización de un buque de crucero se puede calcular también, teniendo en cuenta que un buque de crucero tiene una vida útil estimada de 30 años. Esto da como resultado una amortización anual de 40.666.667 de €, que trasladado por día sería de 111.416 €.

$$\text{Amortización} = \frac{1.22 \text{ mil millones de €}}{30 \text{ años de vida útil}} = 40.666.667 \text{ €}$$

En la siguiente ilustración, puede observarse los gastos repartidos que tiene una compañía naviera para hacerse una idea del peso específico de cada partida de gasto que supone para un barco crucero su actividad, reportada en el *Annual Statement de Royal Caribbean de 2018*.

#### Ilustración 4: Desglose de gastos de Royal Caribbean



Fuente: Royal Caribbean, 2018 Annual Statement

<sup>3</sup> Rizzo, C. (2018, 2 abril). Inside the Most Expensive Suite on the World's Most Expensive Cruise Ship (Video). *Travel + Leisure*. <https://www.travelandleisure.com/cruises/family-suite-on-symphony-of-the-seas#:~:text=Royal%20Caribbean's%20Symphony%20of%20the,sail%20from%20Barcelona%20on%20Friday.>

En ejemplo de reparto de gastos que se declara de un barco de crucero de Royal Caribbean, puede, podemos deducir que el coste de billete, calculando la suma de todos los conceptos desglosados de gasto, es de 1.416 €, de los cuales el 19,1% es el margen de ganancias.

Destacando que la partida de “comisiones, transporte y otros” con 15,1% del gasto repartido deben quedar incluidas las tasas portuarias; que el esfuerzo por comercializar la venta de billetes está recogido en “marketing, ventas y administración” con el 13,7%; y la “depreciación y amortización” supone 10,9% de dicho reparto.

Teniendo en cuenta la inversión inicial del barco de crucero, y los datos ofrecidos por Royal Caribbean sobre los gastos, se puede hacer una estimación de cuánto tarda la naviera en recuperar la inversión (*payback*) como criterio para evaluar la inversión.

**Tabla 4: Cálculos para la recuperación de la inversión de un barco de cruceros**

Ganancia por pasajero	270,41 €	Según dato ilustración 4
Capacidad máxima	6.680 pasajeros	Capacidad Mega-cruceros
Ocupación media	90%	Estimación
Pasajeros de media	6.012 pasajeros	90% del total de pasajeros
Ganancia por viaje	1.625.705 €	Multiplica media de pasajeros por ganancia por pasajero
Viajes al año	44	Estimación
Ganancia al año	71.531.016 €	Ganancia por viaje por nº de viajes
Amortización anual	40.666.667 €	Calculado anteriormente
Amortización por pasajero	154,32 €	Según dato ilustración 4
Amortización por viaje	927.772 €	Pasajeros de media por amortización por pasajero
Número de viajes	44,16	Amortización anual dividido amortización por viaje

Inversión inicial	1.220.000.000 €	
Amortización anual	40.666.667 €	
Beneficio anual	71.531.016 €	Ganancia por viaje por nº de viajes
Años de recuperación inversión	<b>10,85 años</b>	

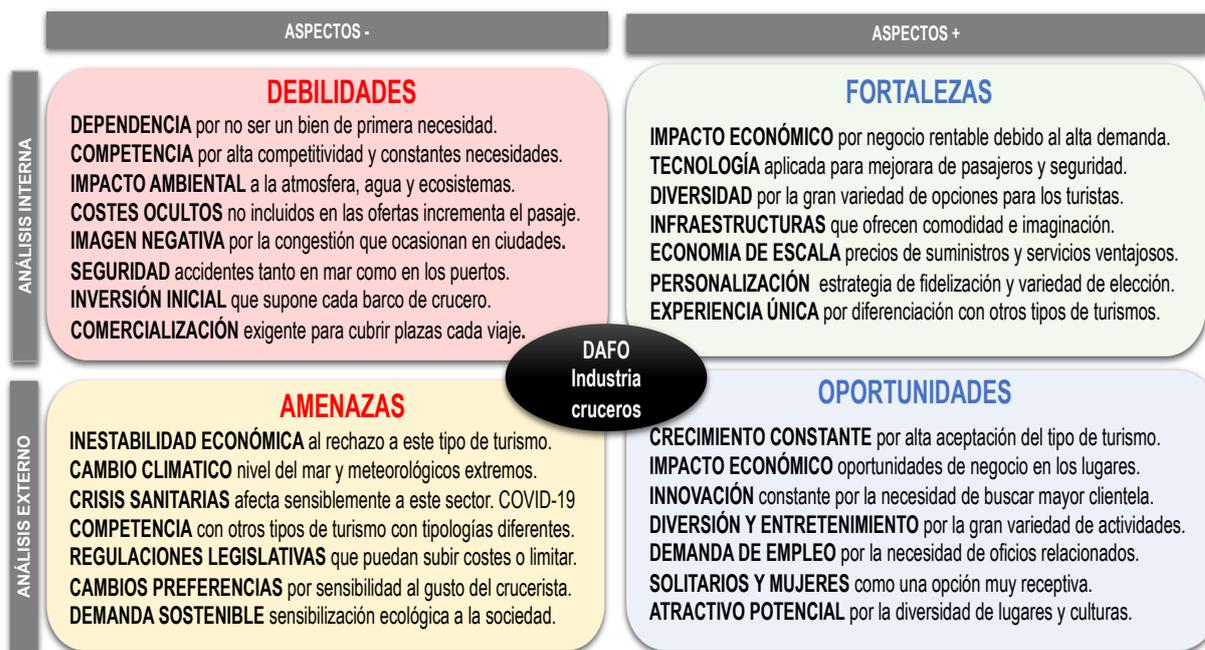
Fuente: Elaboración propia

Según los cálculos realizados sobre la información aportada y una serie de estimaciones iniciales, podríamos llegar a la conclusión que un barco de cruceros, tarda **10,85** años en recuperar la inversión.

#### 1.4. DEBILIDADES, AMENAZAS, FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES DE LA INDUSTRIA DE CRUCEROS (DAFO)

La industria de cruceros posee una serie de características que definen a la tipología de turismo y por tanto es interesante analizarla desde una perspectiva DAFO para averiguar sus Debilidades, sus Amenazas, sus Fortalezas y sus Oportunidades y así identificar los factores internos y externos que afectan a la industria.

### Ilustración 5: DAFO Turismo de cruceros



Fuente: Elaboración propia

Respecto a interrelación con el turismo hotelero tradicional las debilidades y amenazas del turismo de cruceros son de un grado inferior a lo que esas mismas debilidades y amenazas lo son para el turismo tradicional en tierra. Igual que las fortalezas y oportunidades son mayores en este tipo de turismo frente al turismo tradicional de hoteles.

## 2. ÁMBITOS DE LA INDUSTRIA DE CRUCEROS

### 2.1. A NIVEL MUNDIAL

El turismo de cruceros es una de las actividades con mayor crecimiento dentro de la industria turística. Su crecimiento ha sido constante y estable incluso durante la recesión económica de los 2000. Entre 2009 y 2019 el número de pasajeros aumentó de 17.8 millones a 30 millones de pasajeros en los diez años, un crecimiento del 59,33%<sup>4</sup>. Aun así, sigue creciendo y expandiéndose a nuevos destinos. (*Ministry of Foreign Affairs 2019*)

En 2019 embarcaron 29.7 millones de pasajeros de cruceros en el mundo, generando más de 1.17 millones de puestos de trabajo gracias a la industria del crucero. Se considera que la contribución económica de este turismo fue de 154 mil millones. (*CLIA 2019*)

La suspensión del tráfico de cruceros fruto de la pandemia del COVID-19 causó que se perdiesen 518.000 puestos de trabajo (por cada 30 pasajeros de crucero 1 puesto de trabajo) por tanto unos 23 mil millones de dólares (21.2 mil millones de euros) en salarios y 77 mil millones de dólares (71 mil millones de euros) en actividad económica global. (*CLIA 2021*)

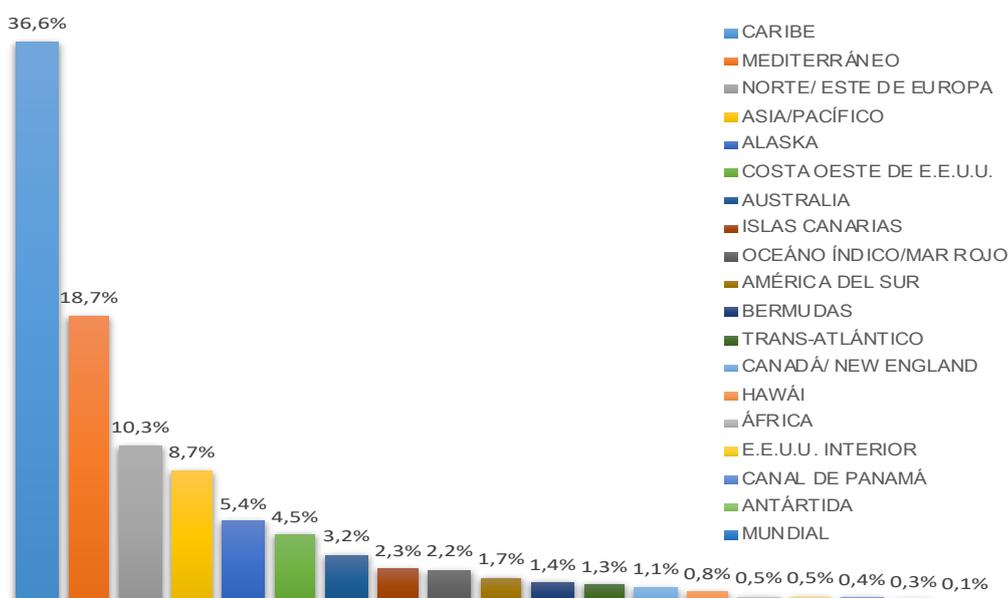
<sup>4</sup> The European market potential for cruise tourism | CBI. (2021, 1 febrero). <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cruise-tourism/market-potential#what-makes-europe-an-interesting-market-for-cruise-tourism>

**Tabla 5: Pasajeros, puestos de trabajo y economía mundial de los cruceros**

AÑO	Pasajeros	Puestos de trabajo en cruceros	Total contribución económica
2019	29.700.000	1.171.000	154 mil millones
2020	5.800.000	576.000	63.4 mil. millones

Fuente: CLIA 2021

En el ranking mundial, podemos apreciar que el Caribe es la región con mayor actividad de cruceros en el mundo, seguido del Mediterráneo y el resto de Europa. Se puede afirmar que América y Europa son los continentes por excelencia para el turismo de cruceros, aunque se ha de comentar el rápido crecimiento de la industria en el continente asiático. Es sobre todo una industria que apuesta por los archipiélagos e islas, con grandes destinos como el Caribe, Australia, Islas Canarias, Bermudas y Hawái. (*Cruise Industry News, 2022*)

**Ilustración 6: Principales regiones de cruceros 2022**


Fuente: Elaboración propia basado en Cruise Industry News

- Duración promedio en días: 7 días (CLIA 2023)
- Edad media de un crucerista: 46,5 años (CLIA 2023)
- Un crucerista gasta en un crucero de 7 días una media de 660€. (*Seatrade Cruise Global 2022*)
- Por cada 24 pasajeros de crucero se crea un trabajo a tiempo completo en la industria de cruceros. (CLIA 2019)

## 2.2. A NIVEL EUROPEO

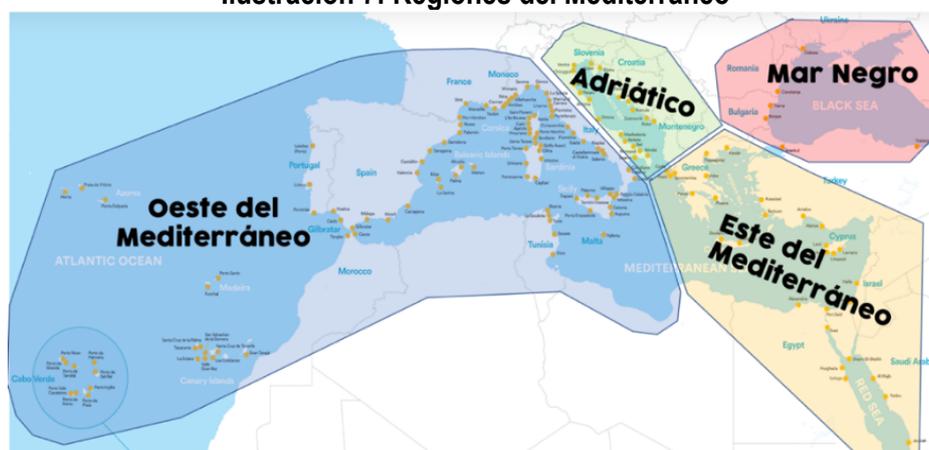
Europa es el segundo continente más visitado por detrás de América, recibiendo un turismo concentrado en el Mar Mediterráneo. MedCruise es una asociación de puertos del Mediterráneo que promueve el turismo de cruceros por este mar y sus contiguos y analiza este tipo de turismo para proveer de información a los puertos miembros. En esta asociación participan más de 151 puertos, los cuales son de 22 países de 3 continentes diferentes: África, Asia y Europa. Su división del “Mare Nostrum” se divide en cuatro regiones:

**Tabla 6: Turismo de cruceros en el Mediterráneo**

Regiones	OESTE MED.	MAR ADRIÁTICO	ESTE MED.	MAR NEGRO	Total
Pasajeros	23.413.001	5.431.388	2.365.163	1.200	31.210.752
Buques	9.121	3.019	1.550	2	13.692

Fuente: Elaboración propia. MedCruise 2019

**Ilustración 7: Regiones del Mediterráneo**



Fuente: elaboración propia. MedCruise

1. **El Oeste del Mediterráneo:** incluye a España (Islas Baleares e Islas Canarias incluidas), Portugal (Madeira y Azores incluidas), Cabo Verde, Francia (Córcega incluida), Mónaco, Marruecos, Túnez, Gibraltar, Malta y la costa oeste de Italia incluyendo las islas Sicilia y Cerdeña. Esta región es por excelencia la que más actividad de cruceros maneja, obteniendo en el año 2019 un tráfico de 23.413.001 pasajeros y 9.121 buques de crucero. Representa un 75% del número total de pasajeros y un 63% del número de buques. (fuente: MedCruise 2019)
2. **El Mar Adriático:** Incluye a Eslovenia, Croacia y la costa este de Italia. Segunda región con mayor tráfico obteniendo en 2019 5.431.388 pasajeros y 3.019 buques de crucero. Representa un 17% del total de los pasajeros y un 22% del número de buques. (fuente: MedCruise 2019)
3. **El Este del Mediterráneo:** incluye a Grecia, Egipto, Israel, Chipre, Arabia Saudí, Turquía y Montenegro. El tercer destino más frecuentado, obteniendo 2.365.163 pasajeros y 1.550 buques en 2019. Representa un 8% del número total de los pasajeros y un 11% del número de buques. (fuente: MedCruise 2019)
4. **El Mar Negro:** incluye a Ucrania, Bulgaria y Rumanía. Última región, que obtuvo números como 1.200 pasajeros y 2 buques de crucero en 2019. En comparación con el resto de las

regiones representa un 0,004% del número total de pasajeros y un 0,1% de los buques. (fuente: MedCruise 2019)

**Tabla 7: Ranking europeo de pasajeros comparado 2019 y 2022**

TOP	2019	Nº Pasajeros	2022	Nº Pasajeros
1	Barcelona	3.137.918	Barcelona	2.329.332
2	Islas Baleares	2.663.692	Civitavecchia	2.172.438
3	Civitavecchia	2.652.403	Islas Baleares	1.727.481
4	Génova	2.018.847	Génova	1.571.567
5	Marsella	1.865.918	Marsella	1.474.707
6	Venecia	1.611.341	Nápoles	1.260.605
7	Nápoles	1.454.023	S/C de Tenerife	759.918
8	Pireo	1.098.091	Pireo	632.642
9	S/C de Tenerife	1.067.440	Valencia	623.053
10	Valeta	902.425	Kusadasi	569.780

*Fuente: Elaboración propia. MedCruise*

El número total de turistas de cruceros en 2019 en Europa fue de 31.210.752 y 13.692 de cruceros (MedCruise 2019). Italia y España son los países con mayor número de turistas, aunque también se ha de mencionar destinos como Francia (Marsella), Malta (Valeta), Turquía (Kusadasi y Bodrum) y Grecia (Pireo) cuyos puertos suelen estar en el ranking europeo de puertos. (MedCruise 2022)

#### **Compañías que operan en el mar Mediterráneo:**

Hay líneas de cruceros que operan mayormente en el Mediterráneo, como son Viking Ocean Cruises, Seabourn Cruise Line, Azamara, Celebrity Cruises, Oceania Cruises, MSC Cruises, Costa Cruises, Royal Caribbean International, Norwegian Cruise Line y Princess Cruises. (U.S.News)

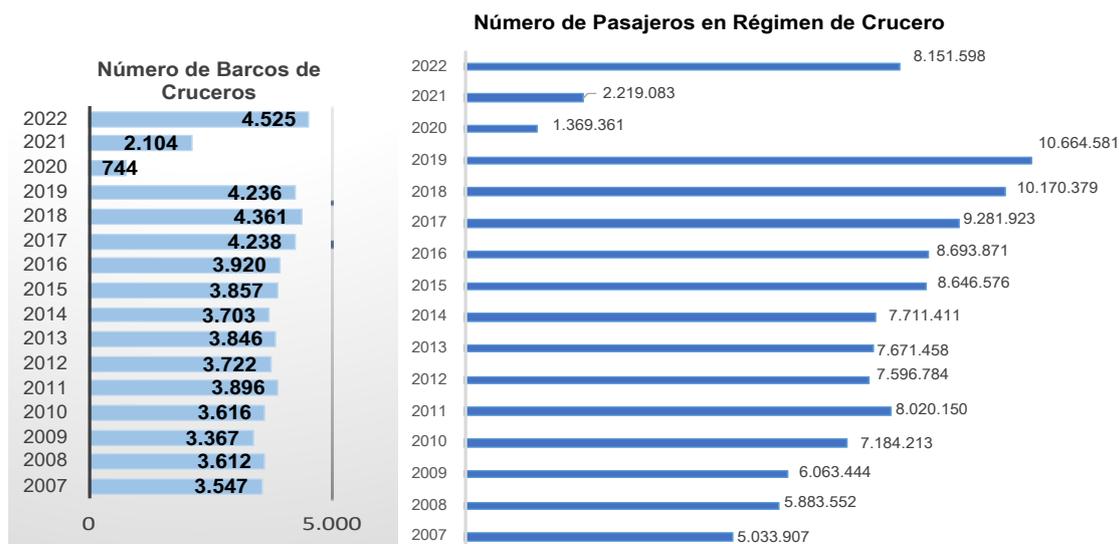
#### **Empleabilidad**

Según las estimaciones de CLIA, en 2019 la industria del crucero contribuye a las economías locales de los países de Europa que lo reciben. Casi el 40% de los 1.2 millones de personas que trabajan en la industria mundial de cruceros son europeos. Además, se generan más de 400 trabajos gracias a este turismo por toda Europa.

### **2.3. A NIVEL NACIONAL**

España divide sus 46 puertos de interés general en 28 Autoridades Portuarias con la gestión del organismo público conocido como Puertos del Estado que depende del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

## Ilustración 8: Números de pasajeros y buques en España



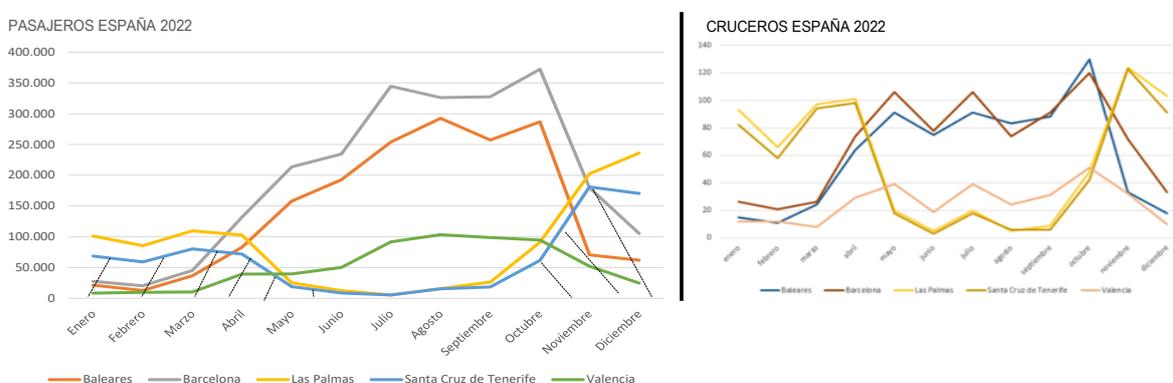
Fuente: Elaboración propia. Puertos del Estado

A nivel nacional, la industria de cruceros también ha aumentado en la última década, siendo el mayor número de pasajeros 10.664.581 en 2019 y de buques 4.525 en 2022. Tras la caída del 87% de pasajeros y del 82% en buques en el 2020 a causa de la pandemia del COVID-19 se ha dado una recuperación en turismo de cruceros en el 2022 del 73% de pasajeros y con un 54% en buques en comparación con 2021. (*Puertos del Estado*). Se observa que la recuperación, a nivel nacional, del número de barcos cruceros ha superado a las cifras pre-pandemia del 2019, pero el número de pasajeros es inferior al 2019.

### Estacionalidad pasajeros y cruceros

A nivel nacional se dan dos tipos de estacionalidad de turismo de cruceros, coincidiendo con la región en la que se encuentran los destinos. En el gráfico se observa como el top 5 de destinos de cruceros en España (Barcelona, Baleares, Valencia, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife) son los representantes de esta estacionalidad.

## Ilustración 9: Estacionalidad de pasajeros y buques 2022



Fuente: Elaboración propia. Autoridad Portuaria de S.C. de Tenerife

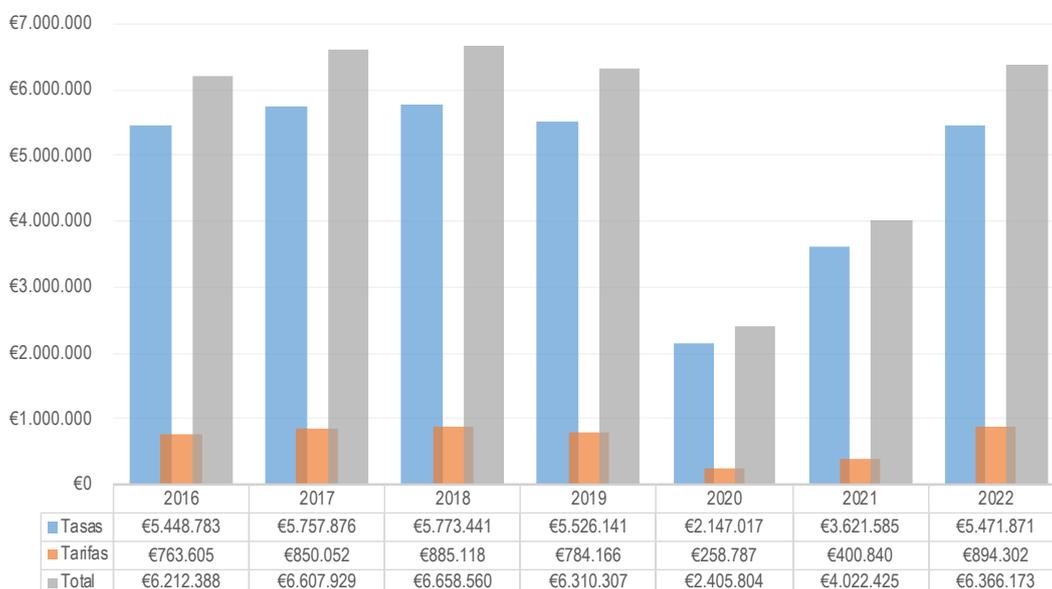
Por un lado, se encuentra Barcelona, Baleares y Valencia, destinos de la costa mediterránea, que tienen una alta estacionalidad en la temporada de verano (mayo, junio, julio, agosto, septiembre y el punto más álgido en octubre) y por otro lado se encuentran los destinos del Atlántico como lo son Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife que su temporada de mayor demanda es en los meses de noviembre (mes de mayor demanda), diciembre, enero, febrero, marzo y abril. Esto hace que España tenga durante el año entero destinos que son favorables para la demanda que existe de cruceros. *(Puertos del Estado)*

Como se puede ver en los gráficos, aparentemente el número de buques de crucero que visitaron estos destinos de España en 2022 son similares, pero es en el de números de pasajeros que se comprueba la fuerza turística del Mediterráneo, superando Baleares y Barcelona los 100.000 pasajeros en los meses de mayor estacionalidad. Por lo cual, aunque el número de buques que reciben estos destinos sea similar, estos tienen mucha más capacidad de pasajeros que los que visitan las Islas Canarias. *(Puertos del Estado)*

### Tasas a nivel nacional

Las Autoridades Portuarias del Estado cobran una serie de tasas y tarifas a todos los buques que atraquen en sus puertos. Las tasas son de pago obligatorio y las tarifas son servicios prestados por las Autoridades Portuarias a los buques que los soliciten. Aquí un gráfico evolutivo desde 2016 hasta 2022 de la facturación de tasas y tarifas:

**Ilustración 10: Evolución de la facturación por tasas y tarifas de las Autoridades Portuarias**



*Fuente: Elaboración propia. Autoridad Portuaria de S.C. de Tenerife*

Se observa en el gráfico, en general hubo una tendencia constante en la facturación de tasas y tarifas (salvo los años de pandemia) y que en 2022 se consiguió aproximar a los datos que se obtuvieron en 2019. Esto enseña la diferencia entre la facturación de tasas y tarifas, representando las primeras una gran parte de la facturación total de las Autoridades Portuarias. *(Puertos del Estado)*

## Inversión en terminales de pasajeros

Según publicó Seatrade Cruise Global en su informe del 2022: “Los puertos invertirán más de 343 millones de euros en instalaciones y equipos para terminales de pasajeros en el periodo 2021-2025. (...) La inversión pública en instalaciones y equipamientos previstos para las terminales de pasajeros asciende a 343,2 millones de euros en el periodo 2021-2025, destacando las inversiones a realizar en Baleares (172,9 millones de euros), Bahía de Algeciras (42 millones de euros), Las Palmas (24,5 millones de euros), Ceuta (22,7 millones de euros), Valencia (19,4 millones de euros), Melilla (13,8 millones de euros) o Tarragona (11,5 millones de euros). Estas inversiones, junto con las realizadas en 2019 y 2020, que ascienden a más de 101,8 millones de euros, sumarán un total de 445 millones de euros.” (Seatrade Cruise Global 2022)

### 2.4. A NIVEL CANARIAS

EL turismo en las Islas Canarias constituye la principal actividad económica, supone el 22,6% del PIB, según IMPACTUR 2021, incluyendo el turismo de cruceros y con una presencia creciente. Las capitales de la Comunidad Autónoma Canaria, Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria, son las que obtienen un mayor número de pasajeros y cruceros como se aprecia en tabla 10 del anexo e incluso se sitúan en el top 5 de puertos con mayor tráfico de cruceros.

En Las Islas Canarias, las cifras del turismo de cruceros se pueden dividir por provincias, coincidiendo con el ámbito territorial de las dos Autoridades Portuarias correspondientes, la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife y la Autoridad Portuaria de Las Palmas.

A la Autoridad Portuaria de las Palmas se le ha delegado la administración del Puerto de Arrecife, Puerto del Rosario, Puerto de Salinetas, Puerto de Arinaga y Puerto de Las Palmas. Los que reciben cruceros son: Puerto de Arrecife, Puerto del Rosario y Puerto de Las Palmas.

Recibiendo mayor número de pasajeros de cruceros está Las Palmas, que, en los años 2021 y 2022, casi alcanza el 50% en número de cruceristas. Tanto el Puerto de Arrecife como el Puerto del Rosario constituyen la otra mitad, presentando mayor número de pasajeros el primero con un 32% y un 19% el segundo.

**Tabla 8: Número de cruceristas en la provincia de las Palmas 2021-2022**

AÑO	Puerto	Nº Cruceristas	TOTAL	
2022	Las Palmas	489.714	1.025.843	47,7%
	Arrecife	336.281		32,8%
	Puerto Rosario	199.848		19,5%
2021	Las Palmas	221.419	450.299	49,2%
	Arrecife	144.458		32,1%
	Puerto Rosario	84.422		18,7%

Fuente: Elaboración propia. Autoridad Portuaria S.C. Tenerife

A la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife engloba los puertos de Santa Cruz de Tenerife, Puerto de Granadilla, Puerto de los Cristianos, Puerto de la Palma, Puerto de la Gomera y Puerto

del Hierro, de los que perciben turismo de cruceros todos excepto Granadilla que todavía está en fase de obra y su plan director no tiene previsto este uso.

En el año 2022 (post-pandemia) hubo un aumento significativo en el número de pasajeros en comparación con el año anterior. En 2022, hubo un total de 759.918 pasajeros, mientras que en 2021 el total fue de 304.405 pasajeros en la APSCT. Además, en 2022 el puerto de Santa Cruz recibió 542.290 pasajeros, en comparación con los 188.362 pasajeros que recibió en 2021, lo que representa un aumento del 187,2%.

Por su parte, el puerto de La Palma también experimentó un aumento en el número de pasajeros, recibiendo 141.333 en 2022 en comparación con los 62.123 pasajeros en 2021, lo que representa un aumento del 127,6%. El puerto de La Gomera también recibió más pasajeros en 2022 con 69.631 en comparación con los 47.614 de 2021, un aumento del 46,2%.

Los puertos de Los Cristianos y El Hierro, en cambio, recibieron menos pasajeros en 2022 en comparación con 2021. En 2022, el puerto de Los Cristianos recibió solamente 628 pasajeros, mientras que en 2021 recibió 1.813, lo que representa una disminución del 65,3%. El puerto de El Hierro también experimentó una disminución en el número de pasajeros, recibiendo 6.036 en 2022 en comparación con los 4.493 de 2021, una disminución del 21,8%.

**Tabla 9: Número de cruceristas en la provincia de las Santa Cruz de Tenerife 2021-2022**

AÑO	Puerto	Nº Cruceristas	TOTAL	
2022	S.C. de Tenerife	542.290	759.918	71,4%
	La Palma	141.333		18,6%
	La Gomera	69.631		9,2%
	Los Cristianos	628		0,1%
	El Hierro	6.036		0,8%
	Granadilla	0		0,0%
2021	S.C. de Tenerife	188.362	304.405	61,9%
	La Palma	62.123		20,4%
	La Gomera	47.614		15,6%
	Los Cristianos	1.813		0,6%
	El Hierro	4.493		1,5%
	Granadilla	0		0,0%

*Fuente: Elaboración propia. Autoridad Portuaria S.C. Tenerife*

Como se ha reiterado, la economía canaria, y la de todas sus islas, presenta una gran especialización hacia la actividad turística. Por tanto, las implicaciones de la industria en Tenerife son significativas. Se va a analizar dos factores de la industria de cruceros concretamente en Tenerife, las implicaciones económicas y las implicaciones medioambientales.

La Viceconsejería de Turismo del Gobierno de Canarias encargó en el 2014-2015 a la empresa EDEI consultores un estudio del mercado de turismo de cruceros en Canarias, donde se analizó a través de entrevistas a 2.124 cruceristas de todas las islas, entre otros, el gasto medio diario que

suponen las compras, excursiones, alimentación y bebidas, transporte, museos, etc. arrojando un gasto medio de 43,8 € por crucerista.

En el primer cuatrimestre del 2023 (Enero a Abril), el Observatorio Socioeconómico de la Sociedad de Desarrollo (basados en datos de la APSCT) destaca que la tendencia en el sector turístico es positiva y presenta cifras que son acordes a las previsiones de los grandes centros de estudio, donde Canarias lidera el crecimiento del PIB, debido fundamentalmente a la recuperación de la actividad turística.

Se puede comprobar que para Santa Cruz de Tenerife capital, en una serie histórica 2017-2023 del primer cuatrimestre del año, la llegada de cruceristas ha tenido un comportamiento significativo respecto al año anterior, así como al año 2019 (pre-pandemia). También el impacto de ingresos generados ha superado al año pasado y al 2019, pero este no ha sido tan significativo el crecimiento. No obstante, puede hacerse una idea del impacto económico que supone los cruceros en la capital.

**Tabla 10: Comparativa del impacto de los cruceristas en Santa Cruz de Tenerife. Serie histórica del primer cuatrimestre (Enero-Abril)**

AÑO	Cruceristas	Impacto €
2017	166.331	8,6 mill.
2018	240.698	12,5 mill.
2019	267.458	13,9 mill.
2020	Pandemia	
2021		
2022	171.954	7,9 mill.
2023	437.106	15,8 mill.

*Fuente: Observatorio Socioeconómico. Sociedad de Desarrollo de Santa Cruz de Tenerife*

En la siguiente tabla, puede observarse como la llegada de cruceristas por cruceros puede intuirse que los buques cada vez son más grandes, comportándose de forma diferente a nivel nacional.

**Tabla 11: Evolución del volumen de pasajeros por buque de crucero**

AÑO	CRUCERISTAS	CRUCEROS	MEDIA
2013	794.249	525	1.513
2014	848.159	518	1.637
2015	933.417	506	1.845
2016	883.339	526	1.679
2017	964.337	39	1.789
2018	1.020.128	549	1.858
2019	1.067.440	511	2.089
2020	345.093	277	1.246
2021	304.405	506	602
2022	759.918	623	1.220
2023* (ENERO-ABRIL)	589.053	281	2.096

*Fuente: Elaboración propia. Autoridad Portuaria S.C. Tenerife*

A continuación, nos pararemos a analizar en detalle las implicaciones económicas y medioambientales objetivas que pueden analizarse de la estancia de buques y cruceristas en los puertos canarios.

### 3. PRINCIPALES IMPLICACIONES DEL TURISMO DE CRUCEROS EN LOS PUERTOS DE LA PROVINCIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE

#### 3.1. IMPLICACIONES ECONÓMICAS

##### 3.1.1. Análisis de ingresos totales e ingresos por tráfico de cruceros

A continuación, se muestran los ingresos por tasas portuarias del tráfico de cruceros de la APSCT y su importancia dentro del total de tasas. Como se aprecia, este tipo de tráfico supone entre el 12 y el 14% del total de ingresos por tasas.

**Tabla 12: Ingresos totales vs ingresos por tráfico de cruceros en la APSCT**

AÑO	INGRESOS TOTAL	INGRESOS POR CRUCEROS	
2022	52.920.014 €	6.366.173 €	12,0%
2021	51.650.550 €	4.022.425 €	7,8%
2020	39.055.352 €	2.405.804 €	6,2%
2019	47.951.918 €	6.310.307 €	13,2%
2018	47.430.917 €	6.658.560 €	14,0%

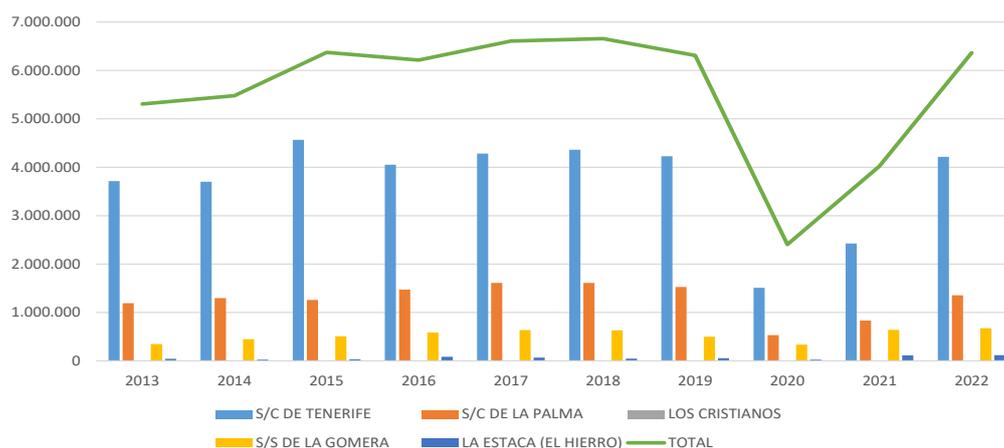
*Fuente: Elaboración propia. Autoridad Portuaria S.C. Tenerife*

##### 3.1.2. Análisis de ingresos por puerto de la Autoridad Portuaria de S.C. de Tenerife

Del total de ingresos, en los puertos que integran la APSCT, en el año 2022 el 65,8% lo aporta el puerto de Santa Cruz de Tenerife; el 7,7% el puerto de S/C de La Palma; 11,2% el puerto de los Cristianos; el 9,24% el puerto de la Gomera; el 1,7% el puerto de la Estaca y el 4,3% el puerto de Granadilla.

En la evolución histórica (2013-2022) de los ingresos percibidos por el tráfico de cruceros en los puertos de la APSCT, se aprecia el comportamiento constante de los ingresos en cada puerto, el efecto de la pandemia y como la recuperación en 2022.

Respecto a la importancia que los ingresos derivados del tráfico de cruceros tienen respecto a los ingresos totales en cada puerto y tomando como referencia los datos de 2022, destaca S/C de La Palma, donde estos ingresos suponen un tercio del total de los ingresos de ese puerto. Mientras que, en el resto de los puertos de esta autoridad portuaria, estos ingresos representan el 12% del total.

**Ilustración 11: Ingresos del tráfico de cruceros por puerto. Detalle del año 2022**


PUERTO	AÑO 2022		
	Ingresos Totales	Ingresos Tráfico de Cruceros	
<b>S/C DE TENERIFE</b>	34.470.772 €	4.215.255 €	12,2%
<b>S/C DE LA PALMA</b>	4.031.760 €	1.356.327 €	33,6%
<b>LOS CRISTIANOS</b>	5.886.117 €	3.384 €	0,1%
<b>S/S DE LA GOMERA</b>	4.838.518 €	674.174 €	13,9%
<b>LA ESTACA (EL HIERRO)</b>	903.727 €	117.033 €	13,0%
<b>GRANADILLA</b>	2.247.666 €	0 €	0,0%
<b>Total</b>	<b>52.378.561 €</b>	<b>6.366.173 €</b>	<b>12%</b>

Fuente: Elaboración propia. Autoridad Portuaria S.C. Tenerife

### 3.1.3. Análisis específico de las tasas y tarifas que se aplican al tráfico de cruceros

Para observar con más detalle el impacto económico del tráfico de cruceros sobre los ingresos totales de la APSTC, seleccionaremos sólo aquellas tasas o tarifas que son de aplicación al tráfico portuario, excluyendo aquellas tasas y tarifas como son las relacionadas con las concesiones principalmente.

Las tasas de aplicación al tráfico portuario son las compuestas por: la tasa al buque, tasa al pasaje, tasa a las mercancías, tasa de utilización especial de la zona de tránsito y tasa de ayuda a la navegación. Además, están las tarifas que se aplican por los distintos servicios comerciales como: la tarifa de recepción de desechos, tarifa de suministro de agua, tarifa de alquiler de escáner, tarifas de alquiler de pasarelas, tarifa de alquiler de vallas, tarifa de servicio contra incendios y tarifa de alquiler de cinta transportadora.

En 2022 los ingresos obtenidos por las tasas y tarifas por el tráfico portuario ascendió a 35.241.751€ (un 67,3% de los ingresos totales, 52.378.561€). De los cuales 6.336.173€ son por el tráfico de cruceros como se puede apreciar en la serie histórica 2018-2002 de la siguiente tabla.

**Tabla 13: Ingresos por tasas y tarifas entre portuario y cruceros en la APSTC**

Años	2018	2019	2020	2021	2022
Tráfico portuario	33.081.246 €	31.490.960 €	23.875.798 €	32.661.289 €	35.241.751 €
Tráfico de cruceros	6.658.560 €	6.310.307 €	2.405.804 €	4.022.425 €	6.366.173 €
	<b>20%</b>	<b>20%</b>	<b>10%</b>	<b>12%</b>	<b>18%</b>

Fuente: Elaboración propia. Autoridad Portuaria S.C. Tenerife

A nivel de tasa y tarifa en particular, la tasa de buque de los cruceros representa un 31,71% del total de las tasas aplicadas a todos los buques, la tasa al pasaje fue del 11,27% los cruceristas frente al pasaje interinsular y nacional. Un 86% proceden de ingresos por tasas y un 14% por tarifas.

**Tabla 14: Ingresos por tasas y tarifas entre portuario y cruceros en la APSTC 2022**

	TRAFICO PORTUARIO		TRAFICO DE CRUCEROS		
	Concepto	Facturación	Concepto	Facturación	%
TASAS	Buque	10.499.048 €	Buque	3.328.940 €	32%
	Pasaje	15.283.077 €	Pasaje	1.722.634 €	11%
	Mercancías	5.594.089 €	Mercancías	0,00 €	0%
	Utilización esp. z. tránsito	331.243 €	Utilización esp. z. tránsito	0,00 €	0%
	Ayuda a la Navegación	1.145.220 €	Ayuda a la Navegación	420.297 €	37%
TARIFAS	Recepción desechos	1.619.387 €	Recepción desechos	712.442 €	44%
	Suministro Agua	721.447 €	Suministro Agua	146.401 €	20%
	Alquiler de escáner	22.074 €	Alquiler de escáner	22.074 €	100%
	Alquiler pasarelas	10.351 €	Alquiler pasarelas	5.999 €	58%
	Alquiler de vallas	9.537 €	Alquiler de vallas	2.861 €	30%
	Servicio contra incendios	4.608 €	Servicio contra incendios	2.856 €	62%
	Alquiler cinta transportadora	1.670 €	Alquiler cinta transportadora	1.670 €	100%
	<b>Total</b>	<b>35.241.751 €</b>	<b>Total</b>	<b>6.366.173 €</b>	<b>18%</b>

Fuente: Elaboración propia. Autoridad Portuaria S.C. Tenerife

### 3.1.4. Ratios medias de ingresos por buque y crucerista

Utilizando la comparativa del 2019 y 2022 (años no afectados por la pandemia), puede extraerse indicadores unitarios de ingresos por buque de pasajero o por crucerista. La tasa de buque ha sido mayor en el 2022 que en el 2019 se ha obtenido menor ingreso medio por tasa de buque y por tasa de pasajero.

La APSTC ingreso 5.343 € de media por buque de crucero que atraca en el puerto, e ingreso 2,27€ por crucerista que recibió en el año 2022, no obstante, la tendencia de recuperación del tráfico de cruceros en el 2023 parece más parecida a las ratios obtenidas en el 2019.

**Tabla 15: Facturación media de tasas de buque de la APSTC**

	2019	2022
Facturación Tasa Buque	6.310.307 €	6.366.173 €
Facturación Tasa Pasaje	2.125.436 €	1.722.634 €
Número Buques Cruceros	511	623
Número Pasajeros	1.067.440	759.918
RATIOS		
Euros Cruceros / N° Buques	12.348,94 €/buque	10.218,58 €/buque
Euros Cruceros / N° Pasajeros	5,91 €/pasajero	8,38 €/pasajero
Euros Tasa Buque / N° Cruceros	5.850,19 €/buque	5.343,40 €/buque
Euros / Tasa Pasaje	1,99 €/tasa	2,27 €/tasa

Fuente: Elaboración propia en base a la Autoridad Portuaria de S.C. de Tenerife

### Cálculo de la tasa del buque y tasa de pasaje

Para el cálculo de la **tasa de buque** hay que tener en cuenta que existen muchos condicionante o variables a la hora de dar una cifra sobre el ingreso unitario asociado a los cruceros. Por ejemplo, el GT del propio buque, que use GNL o electricidad desde muelle, que pertenezca o no a un servicio marítimo o que exista acuerdo de explotación compartida, que tenga derecho a bonificaciones de medio ambiente o calidad, o que toque más puertos durante el mismo itinerario, eso son algunas de las circunstancias que pueden hacer que la cuota sea diferente, en la tasa del buque, además de que lo mínimo liquidable son 3 horas. Suponiendo un buque de crucero con un GT medio de 60.000 Tm, la tasa mínima que se liquidaría por cada 100 unidades de GT sería:

$$T1 = C.B. \times CB \times GT/100 \times CA \times \text{periodos} \times CCG \times B$$

$$T1 = 1,43 \times 1,00 \times 60000/100 \times 1,00 \times 3 \times 0,7 \times 0,92 = 1.657,66 \text{ €}$$

*T1: Tasa de Buque, C.B: Coeficiente Base Ley, C.C: Coeficiente corrector, GT: Gross Tonnage, CA: Coeficiente atraque, Periodos: tiempo estancia, CCG: Coeficiente cruceros general, B: Bonificaciones cruceros general. \* Los coeficientes se aplican en base al art. 197 del Real Decreto Legislativo 2/2011*

Por lo que cada 100 unidades de GT para 2,76 € por las tres primeras horas. Ejemplos como los cruceros: Aidanova (0,65 €), Mein Schiff (1,94€) o Vasco de Gama (2,76€).

- Y respecto de la **tasa del pasaje**, podría afectar el número de días de estancia del buque en el puerto, aunque normalmente este coeficiente es 1. (Real Decreto Legislativo 2/2011).

$$T2 \text{ embarque/desembarque} = C.B. \times CC \times CPE/D \times B \times u$$

$T2 = 3,23 \times 1,3 \times 1,2 \times 0,7 \times 1 = 3,53 \text{ €/pasajero}$  en embarque o desembarque.  
Ejemplos como el Aidanova (2,65 €), Mein Schiff 4 (3,53 €) o Vasco de Gama (3,53€)

$$T2 \text{ tránsito} = C.B. \times CC \times \text{Coef. pasajero tránsito} \times U$$

$T2 = 3,23 \times 1,3 \times 0,75 \times 0,7 \times 1 = 2,20 \text{ €/pasajero}$  en tránsito.  
Ejemplo como Aidanova (1,65 €), Mein Schiff 4 (2,20€) o Vasco de Gama (2,20€)

*C.B: Coeficiente Base Ley, C.C: Coeficiente corrector, CPE/D: Coeficiente pasajero embarque/desembarque, B: Bonificaciones y U: Unidades. \* Los coeficientes se aplican en base al art. 208 del Real Decreto Legislativo 2/2011*

### **3.1.5. Bonificaciones según el Real Decreto Legislativo 2/2011 (art.245.3) APSC**

El Estado incluye ciertas bonificaciones para incentivar tráfico y servicios marítimos que ayuden al desarrollo económico y social como el tráfico de cruceros.

En la Autoridad Portuaria de S.C de Tenerife bonifica la tasa de buque a los cruceros turísticos de la siguiente manera:

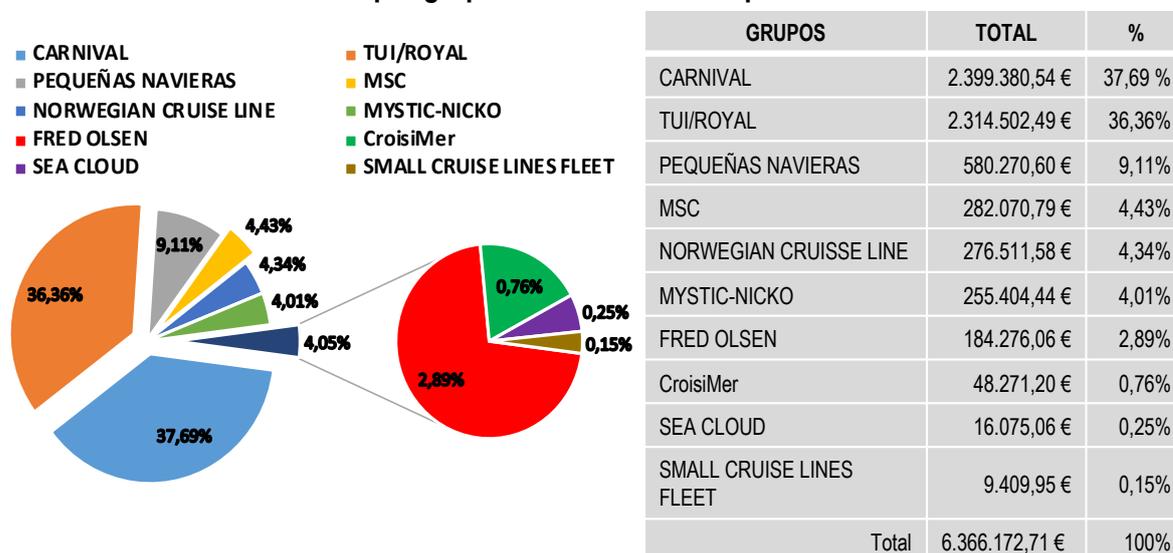
- Escala en puerto base de la APSCT un 30%.
- Escala en 1 puerto de la APSCT, con Puerto Base en otro puerto de la APSCT con una bonificación del 25%.
- Escala en 3 puertos de la APSCT durante el mismo itinerario con una bonificación del 30%.
- Escala en 2 puertos de la APCST durante el mismo itinerario con una bonificación del 25%.
- El resto de las opciones tienen una tasa del 8% (este porcentaje se pretende reducir hasta alcanzar el 5% en el plan de empresa de 2024)

En cuanto a la tasa del pasaje, a partir de 1 pasajero ya se aplica un 30%.

### 3.1.6. Principales grupos de cruceros y tamaño en la APSCT

En la APSCT, los 10 grupos que más facturan son: Carnival Corp con un 38% de total de facturación; TUI/Royal con un 36%; MSC, Norwegian Cruise Line y Mystic-Nicko con un con un 4%; la línea de cruceros de Fred Olsen con un 3% y CroisiMer con un 1%. El resto de las líneas de navieras no llegan al 1%. El 74% de la facturación de cruceros en Canarias es debido a los grupos Carnival Corp y TUI/Royal. El total de la facturación del 2022 fue de 6.366.173 €. Para ver información más detallada ver el anexo.

**Ilustración 12. Facturación por grupos de cruceros en el puerto de S.C. de Tenerife**



Fuente: Elaboración propia en base a la Autoridad Portuaria de S.C. de Tenerife

En este cuadro se encuentran los buques más grandes por GT que visitaron el puerto en el año 2022. Las navieras, al ser las que operan en el Mediterráneo hacen uso de buques con un tamaño más comedido a sus competidores del Caribe, pero llegando a sobrepasar todos los buques los 100.000 GT. Podemos observar que en la tabla se encuentran el Arvia y el Iona, dos buques de la naviera P&O Cruises que se encuentran en la lista de los buques más grandes actualmente operando.

**Tabla 16: Buque de mayor GT que atracaron en la APSCT en 2022**

TOP	BUQUE	NAVIERA	GT	ESLORA (m)	Pasajeros	Tripulación
1	ARVIA	P&O	184.700	345	5.200	1.762
2	IONA	P&O	184.089	344	5.200	1.800
3	AIDANOVA	AIDA CRUISES	183.858	337	5.200	1.650
4	QUENN MARY 2	CUNARD	148.528	345	3.090	1.253
5	MSC PREZIOSA	MSC	139.072	333	4.345	1.370
6	COSTA FIRENZE	COSTA CRUISE	135.156	323	5.200	1.278
7	COSTA DIADEMA	COSTA CRUISE	133.019	306	4.947	1.253
8	VENTURA	P&O	116.017	289	3.570	1.200
9	AZURA	P&O	115.055	290	3.096	1.226
10	COSTA PACIFICA	COSTA CRUISES	114.425	290	3.780	1.100

Fuente: Elaboración propia en base a la Autoridad Portuaria de S.C. de Tenerife

### 3.2. IMPLICACIONES MEDIOAMBIENTALES

Los cruceros (al igual que el resto de tráfico marítimo) son agentes contaminantes del mar, aire y tierra por donde operan, siendo esto un factor muy relevante en el discurso acerca de las implicaciones del turismo de cruceros. Se debe evaluar el impacto medioambiental de esta práctica pues la sociedad solicita mayor responsabilidad medioambiental y sostenibilidad.

**Ilustración 13: Esquema general del impacto ambiental de un buque**


Fuente: Deloitte/Ramboll

En esta imagen (fuente: Deloitte/Ramboll análisis) se ha plasmado el impacto ambiental que tiene un buque a rasgos generales. Contaminación y vertidos al mar, contaminación y emisión de gases a la atmósfera y las distintas implicaciones de su salida del puerto base hacia el puerto de escala. Todo esto se analiza a continuación:

#### 3.2.1. Calidad del agua y suelo

El principal impacto ambiental es causado por los residuos generados por los buques, como puede ser la basura, las aguas negras (desagües de los inodoros del barco), aguas grises (uso cotidiano de baños, cocinas, limpieza, piscinas...) y aguas de sentina (residuos líquidos que constituyen una mezcla de líquidos procedentes de operaciones a bordo y que son calificados como peligrosos).

Esto está regulado por el Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por los buques que dictamina la eliminación de grandes cantidades de desechos de cruceros cada vez más grandes que transportan pasajeros como un desafío particular. Además, las Autoridades Portuarias están obligadas a la aprobación y aplicación de un plan de recepción y manipulación de desechos procedentes de buques que garantice la correcta gestión ambiental de estos por su papel como puerto de titularidad estatal. (Directiva 2019/883, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, relativa a instalaciones portuarias receptoras a efectos de la entrega de desechos generados por buques, por la que se modifica la Directiva 2010/65/UE y según lo determinado por el Real Decreto 128/2022, de 15 de febrero).

Existe la obligación de las Autoridades Portuarias de aprobar y aplicar un "Plan de recepción y manipulación de desechos procedentes de Buques" en cumplimiento de la Directiva 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo y del Real Decreto 128/2022. Este plan tiene como objetivo garantizar una correcta gestión ambiental de los desechos generados por los buques en las instalaciones portuarias receptoras.

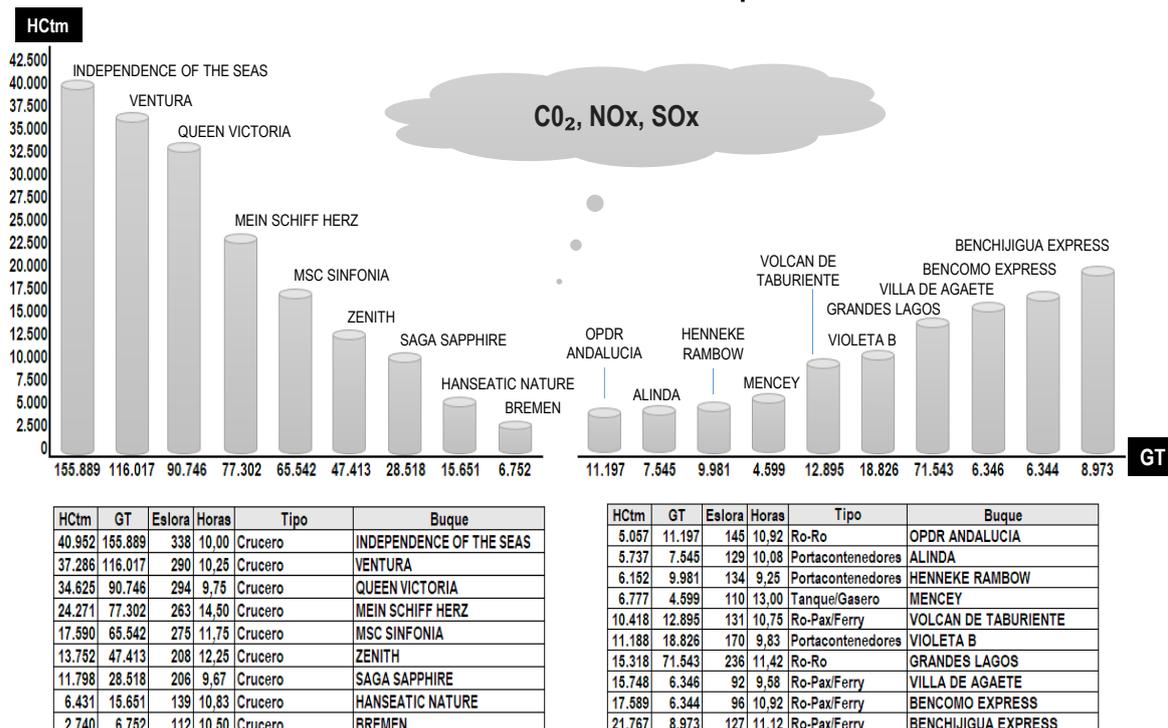
Sin embargo, aún queda pendiente de estudio y análisis por parte de la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Comisión Europea, el impacto ambiental que tienen las aguas de lastre utilizadas para estabilizar los buques en el mar. Este impacto incluye la introducción de especies exóticas invasoras y organismos patógenos microbianos, lo cual puede afectar negativamente a la vida acuática y la introducción de especies alóctonas.

### **3.2.2. Calidad del aire**

Las emisiones contaminantes a la atmósfera como el aspecto ambiental más importante relacionado con el tráfico de cruceros. La expansión global de este negocio ha llevado a un aumento en la emisión de gases de efecto invernadero, como el CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> y SO<sub>x</sub>. El Convenio Internacional MARPOL 73/78 establece medidas para prevenir la contaminación del aire por los buques.

El cálculo de la huella de carbono realizado por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, que permite apreciar los niveles de emisión producidos por los cruceros en comparación con otros tráficos del puerto de Tenerife.

En el caso del tráfico marítimo en los puertos, el cálculo de las emisiones se realiza utilizando una guía metodológica específica y considerando factores como el tamaño de la embarcación, su antigüedad y los combustibles utilizados. Además, se tiene en cuenta la estancia media de 10 horas en el puerto y se calcula tanto la huella de carbono de la maniobra como la huella de carbono durante la estancia en el puerto. El objetivo de esta comparativa es obtener una medición precisa de la huella de carbono del tráfico marítimo en los puertos.

**Ilustración 14: Estudio de emisiones de buques en la APST**


Fuente: Elaboración propia. Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife

#### 4. INTERRELACIÓN DEL TURISMO DE CRUCERO CON EL TURISMO HOTELERO TRADICIONAL (Y APARTAMENTO TURÍSTICO)

El turismo de hotel tradicional es la tipología por excelencia para el turismo que recibe Canarias, siendo un destino muy reconocido por su alta calidad y aceptación. A su vez, el turismo de apartamento turístico y de cruceros encuentra cada vez más aceptación entre los consumidores, y la interrelación con el turismo hotelero tradicional resultaría muy interesante de analizar a través de la creación de un observatorio desde las administraciones y entidades relacionadas con el turismo.

Conocer que argumentos entran a formar parte de la decisión de un turista para elegir cada modalidad de turismo que puedan marcar las estrategias de cada modalidad de turismo, o si existe beneficios tributarios (y por tanto económicos) que puedan acentuar una ventaja de una modalidad sobre otra, es un objetivo del trabajo.

Las estrategias para fomentar el turismo, la oferta que ofrecen, el perfil de turista, la rentabilidad, el impacto social y medioambiental o sus acciones de marketing, entre otros aspectos, que pueden marcar el éxito de cada modalidad. Para ello se realizó un trabajo de campo, a través del diseño de un cuestionario, para realizar entrevistas a determinadas entidades que pudieran ofrecernos conocimiento y experiencia sobre la interrelación entre las modalidades de turismo.

#### 4.1. PERSPECTIVA DEL TURISTA EN LA DECISIÓN

Las estancias se someten a innumerables variables a la hora de elegir una estancia entre un hotel, un apartamento turístico o un crucero. Las variables pueden ser desde los servicios y lo atractivo que son los destinos y sus estancias, como las variables de preferencias del turista. La elección se produce por la combinación de ambas, no obstante, de forma enunciativa pero no limitativa destacaremos unas ventajas y desventajas que podemos encontrar entre un hotel, un apartamento turístico o un crucero.

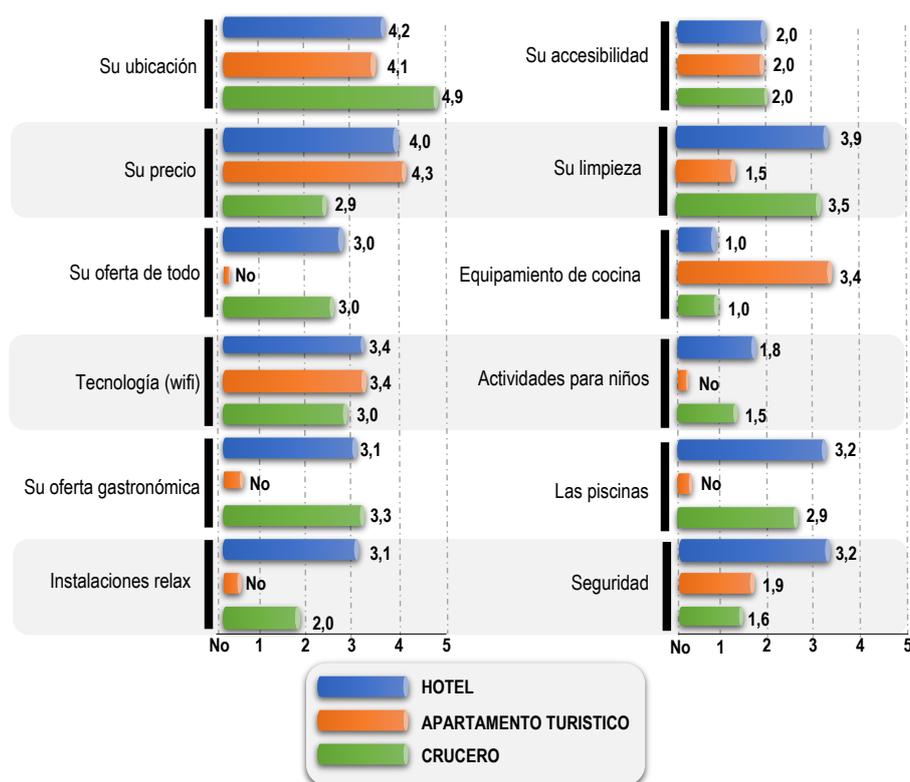
<b>VENTAJAS</b>		
<b>Hoteles</b>	<b>Apartamento turístico</b>	<b>Crucero</b>
Atención veinticuatro horas Servicios personalizados Sensación de seguridad Idiomas	El precio La ubicación Trato con anfitrión Puedes recibir visitas Más espacio	Variedad de lugares a visitar Gran oferta de entretenimiento La organización

<b>DESVENTAJAS</b>		
<b>Hoteles</b>	<b>Apartamento turístico</b>	<b>Crucero</b>
Las mascotas No tienen cocina El precio en temporada alta El espacio No admiten visitas	Tienes que limpiar Suciedad Atención Averías Vecinos conflictivos	Precio Espacio Mal tiempo Perder la salida

Hosteltur realiza estudios, desde la perspectiva del turista, para identificar como valoran determinados aspectos que pueden inclinar su decisión para la elección del tipo de turismo que prefieren. A continuación, se muestran diferentes aspectos que muestran como son las preferencias de los turistas. El aspecto de valoro de 0 a 5, y se incluye por asimilación los cruceros por otros estudios de satisfacción que realizó la Viceconsejería de Turismo del Gobierno de Canarias encargo en el 2014-2015 a la empresa EDEI consultores un estudio del mercado de turismo de cruceros en Canarias.

Un crucero tiene su oferta de habitaciones (en este caso camarotes) divididas en cuatro opciones: cabina interior, cabina exterior, cabina con balcón y suite, siendo más económica la cabina interior y la suite la más costosa. Los hoteles hacen su división de precios según el número de camas (cama individual, cama doble, camas individuales...) por habitación, por lo que la localización de la habitación no es un factor que se pueda elegir como en los cruceros. Los apartamentos turísticos disponen de una variedad de oferta muy alta debido a su diversidad de precios y usos que puedan ofrecer, siendo configurados como habitaciones, apartamentos, casas rurales... dependiendo de lo ofertado.

**Ilustración 15: Motivos para elegir un hotel vs apartamento turístico vs crucero**



Fuente: Elaboración propia en base a hosteltur.com

#### 4.2. PERSPECTIVA DESDE LA FISCALIDAD POR MODALIDAD TURISTICA

Hay una diferencia evidente en el régimen fiscal de los hoteles y cruceros, a que para los hoteles siempre es la misma nacionalidad mientras que para los cruceros esto no está tan claro y conlleva una serie de ventajas y desventajas. La jurisdicción fiscal de un hotel está clara pues el hotel se ubica en un terreno mientras que el crucero navega por aguas de diversos países e incluso por aguas internacionales y tienen varias jurisdicciones como ya se comentó en el apartado de Banderas. Los impuestos también son aplicados de manera diferente pues un hotel está sujeto a impuestos sobre la propiedad y los Bienes Inmuebles y un crucero tiene impuesto sobre ventas, impuesto de la tripulación en algunos países, impuesto sobre los puertos e impuestos sobre los combustibles.

Los beneficios fiscales también se presentan, pues se aplican diferentes beneficios o exenciones para fomentar el turismo en una región o país y muchas veces estos no aplican a los cruceros. Por último, la contabilidad de ambos es realizada de manera distinta, ya que un hotel puede realizar una estructura contable tradicional y los cruceros tienen que llevar un control más exhaustivo para poder declararlo en el país que corresponda.

Para estimar el impacto de los ingresos que genera el turismo debemos tener en cuenta las distintas fuentes de ingresos que generan, por una parte, las tasas y tarifas de los servicios demandados (ver apartado 3); por otra parte, el gasto del turista en su visita (encuesta de Edei

consultores para la Viceconsejería de Turismos del Gobierno de Canarias); y la fiscalidad a la que puede verse sometida esa actividad o empresa (IGIG, impuestos de sociedades, etc.)

La fiscalidad dependerá de la modalidad de turismo, ya sea de crucero, de hotel o de apartamento turístico. A continuación, se describe un marco conceptual que aproxime a entender el comportamiento de la fiscalidad por cada modalidad de turismo

#### **4.2.1 Fiscalidad de los cruceros**

Las tres mayores compañías de cruceros del mundo, Carnival Corporation, Royal Caribbean International y Norwegian Cruise Line, con sede en Estados Unidos y que cotizan en Bolsa en ese país, tienen una compleja estructura operacional en distintos países y paraísos fiscales para pagar menos impuestos. Es el impuesto de sociedades, entre otros, el que hace atractivo estos paraísos fiscales entre otros aspectos.<sup>5</sup>

A su vez, los barcos de cruceros de estas compañías navieras, se matriculan bajo banderas de conveniencia para seguir conformando esa estructura operacional compleja donde su actividad transcurre por navegar en aguas internacionales.

En los puertos canarios, los barcos de cruceros están sometidos al pago de tasas principalmente, (buque y pasajeros), y al pago de tarifas comerciales (por ejemplo, la tarifa de agua) que están exentas de IGIC.

La Agencia Tributaria Canaria aclara lo que afecta a un buque en navegación marítima internacional: *“Para la consideración de un buque como afecto a la navegación marítima internacional a efectos del IGIC, será necesario computar durante el año natural anterior los trayectos con origen, destino, o ambos, en un puerto fuera del ámbito territorial de aplicación del Impuesto, y comprobar que dichos trayectos constituyen más del 50 por 100 de los trayectos totales realizados por el barco durante el mismo periodo de tiempo, de conformidad con lo dispuesto en la Disposición Adicional Duodécima de la Ley 20/1991. De esta forma, las prestaciones de servicios realizadas para atender las necesidades directas de los buques afectos a la navegación marítima internacional se encuentran sujetas pero exentas del IGIC.”*

#### **4.2.2. Fiscalidad de los hoteles**

En el régimen fiscal, los hoteles no quedan exentos del pago del Impuesto de Bienes Inmuebles (IBI), tasa de basuras, tasa de vado, y el Impuesto de Actividades Económicas. Según estimaciones de los empresarios, el sector está pagando a los ayuntamientos canarios en torno a 150 millones de euros al año solo en concepto de IBI (300 millones en los ejercicios 2020 y 2021).

---

<sup>5</sup> PACO NADAL 2017, “La cara más oscura de los cruceros”, EL PAIS, [https://elpais.com/elpais/2017/04/20/paco\\_nadal/1492642055\\_887551.html](https://elpais.com/elpais/2017/04/20/paco_nadal/1492642055_887551.html)

Los hoteles, como empresas en canarias pagan menos impuestos, principalmente, gracias a cuatro incentivos fiscales incluidos en el REF. La Reserva para Inversiones en Canarias (RIC), que permite reducirse hasta el 90% de impuestos a cambio de reinvertir esas ganancias; las Deducciones por Inversión en Canarias (DIC), que posibilitan deducir hasta un 60-90% de la cuota por invertir en activos, investigación y desarrollo o producciones cinematográficas; las bonificaciones por venta de bienes corporales, que descuentan hasta un 50% de la factura fiscal por vender productos agrícolas o industriales y las bonificaciones a empresas navieras Canarias.<sup>6</sup>

Salvador Miranda, director de la Cátedra del Régimen Económico y Fiscal en Canarias (REF) explica: *“partimos de la base de que estamos en una región ultraperiférica. Tenemos el coste de la insularidad, de la lejanía y también de la doble insularidad y este sobre coste se ha intentado paliar con estos beneficios fiscales”*

#### **4.2.3 Fiscalidad de los apartamentos turísticos**

En el régimen fiscal, los apartamentos turísticos no quedan exentos del pago del Impuesto de Bienes Inmuebles (IBI), tasa de basuras, tasa de vado, y el Impuesto de Actividades Económicas.

El alquiler de inmuebles está sujeto al impuesto indirecto del IGIC y el pagador debe retener el 19% del total del alquiler en concepto de pago a cuenta del impuesto de la renta o del impuesto de sociedades. La única excepción es el alquiler de una vivienda cuando es en concepto de la vivienda habitual de una persona física.

Si una persona física o sociedad o una persona en su actividad empresarial alquila una vivienda para uso de vivienda vacacional debe emitir factura con el IGIC al 7% y deducirse el 19% de retención. El alquiler vacacional en Canarias está sujeto al IGIC del 7%. En el caso del IVA en la Península el alquiler vacacional, si son servicios turísticos, está exento del IVA.

Deben darse de alta con una “Declaración Responsable de Inicio de la Actividad de Explotación de una Vivienda Vacacional” (Art. 13 del Decreto 113/2015, de 22 de mayo) y podrá presentar ante el Gobierno de Canarias o el Cabildo correspondiente. Se deberá cumplir con los requisitos contemplados con el fin de obtención del número de registro de Vivienda Vacacional.<sup>7</sup>

#### **4.3. DISEÑO Y ENTREVISTAS A ENTIDADES Y EMPRESAS SOBRE CRUCEROS Y HOTELES**

Para poder llegar a conclusiones sobre la interrelación que tiene el turismo de cruceros con el hotelero, se planificó un trabajo de campo, a modo de entrevista, que pudiera obtener información interesante de diferentes organismos y entidades en materia de turismo. Tanto las preguntas del cuestionario como las respuestas de las entrevistas pueden consultarse en los anexos.

---

<sup>6</sup> Raúl Sánchez 2022, “El edén fiscal canario: empresas y fortunas de las Islas se ahorran 5.000 millones en impuestos desde 2008”, elDiario.es, [https://www.eldiario.es/economia/eden-fiscal-empresas-fortunas-canarias-ahorran-ref-ric-millones-impuestos-beneficios-zec\\_1\\_8287510.html](https://www.eldiario.es/economia/eden-fiscal-empresas-fortunas-canarias-ahorran-ref-ric-millones-impuestos-beneficios-zec_1_8287510.html)

<sup>7</sup> Fimax Asesores 2021, “Tributación del alquiler vacacional en canarias”, <https://www.fimax.es/tributacion-del-alquiler-vacacional-en-canarias/>

Se realizaron 17 preguntas (ver anexo para consultar la plantilla de las preguntas) que se pueden clasificar en cuatro bloques: Bloque 1: sobre el impacto económico; Bloque 2: sobre las preferencias de los turistas; Bloque 3: sobre el impacto social y medioambiental y Bloque 4: sobre su comercialización. Las respuestas de los entrevistados se encuentran en el anexo. Las preguntas que no fueron contestadas por los entrevistados se encuentran vacías.

Los entrevistados fueron elegidos para poder representar de manera cualitativa la opinión de distintos actores, pretendiendo evaluar y actualizar los impactos que el turismo de cruceros tiene en una isla turística como Tenerife, así como su interrelación con el turismo hotelero tradicional. También actores que tuviesen conocimiento de las características propias de esta industria, así como sus perspectivas futuras frente a la industria turística tradicional hotelera, como la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife, institución con conocimiento del tráfico de cruceros en Las Islas Canarias; dos compañías, PEREZ Y CIA, consignatarios de compañías de cruceros como AIDA Cruises o Costa Crociere y FRED OLSEN, consignatario de su propia compañía de cruceros; entidades relacionadas con la industria del turismo como son FACUA, la Cámara de Comercio y ASHOTEL, asociación hotelera de Santa Cruz de Tenerife.

## **5. CONCLUSIONES**

El turismo de cruceros presenta cifras de recuperación, por encima de los niveles prepandemia. Ya conocemos que en el primer trimestre del 2023 recibimos 349.365 cruceristas lo que supone duplicar la cifra del mismo periodo de 2022, según datos de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

Disfrutar del turismo de cruceros cuenta con la peculiaridad que la estancia y el transporte se decide a la misma vez. Es por ello por lo que se requiere un poco de conocimiento sobre los tipos de barco crucero, itinerarios y la experiencia que se pretende encontrar y los servicios que ofrecen (ver tabla 1, 2 y 3).

El negocio de la industria del turismo de crucero es un mercado altamente concentrado en tres grupos de cruceros que dominan el 93% del mismo. Solo Carnival Corporation & Plc representa el 53%. Estos modelos de concentración son conocidos en otros sectores de la economía mundial y su comportamiento son de sobra conocidos. (ver ilustración 1)

El turismo de cruceros al producirse en un buque cumple con todas las especificaciones y reglamentos que tienen todos los buques del mundo que navegan por aguas internacionales, principalmente su bandera que identificado su nacionalidad y por tanto su soberanía y fiscalidad. Es Bahamas la bandera que acumula más barcos de cruceros a pesar de que los grupos navieros tienen diferentes nacionalidades. (ver ilustración 2)

Si bien existen diferentes tamaños de barcos cruceros, también el mercado se está orientando a las construcciones de menos barcos, pero cada vez más grandes, los llamados mega cruceros, que pueden transportar 7.000 pasajeros y unos 3.000 tripulantes. Estos pueblos flotantes obligan a estar muy organizados para prestar servicios de calidad y los destinos deben de estar preparados

para dotar de infraestructuras necesarias y coordinación con todas las empresas relacionadas. (ver ilustración 3)

La construcción de un mega-crucero resulta una extraordinaria obra de ingeniería naval, la inversión ronda los 1.4 billones de \$, y a ese un buque se le equipa con un hotel y toda clase de entretenimiento (piscinas, teatro, casinos, restaurantes, etc.). Esta inversión inicial marca el carácter del negocio de los cruceros por su necesidad de rentabilizar la inversión en los casi 30 años de vida que tiene un crucero. El negocio del crucero comienza una frenética carrera económica para poder obtener beneficios donde a través de un DAFO puede analizarse la realidad del negocio (ver ilustración 4 y 5). Hay que destacar que la alta rentabilidad que presenta este tipo de turismo puede deberse a los bajos costes fiscales de la actividad, tanto por no estar sujetos a un país como por no hacer uso de impuestos sobre el tabaco o el alcohol. También comentar la flexibilidad dependiendo de la demanda de este tipo de turismo.

La industria de cruceros es un mercado globalizado, con un crecimiento y expansión constante y estable que cuesta a priori pronosticar donde se encuentra su límite. Hoy el Caribe y el Mediterráneo son las rutas que representan el 55%. Siendo la ruta de la Macaronésica (Azores, Canarias, Cabo Verde, Madeira y las islas Salvajes) la que afecta a los puertos canarios, siendo el puerto de las Palmas y el puerto de Santa Cruz de Tenerife de los principales receptores de cruceristas en Europa.

Los ingresos por el tráfico de cruceros en el año 2022 para la APSTC fueron de 6.366.173 € (un 12% del total de ingresos), pero un 18% si lo comparamos con las tasas y tarifas que se recaudan bajo las mismas tasas y tarifas del tráfico de buques. Por tanto, debe considerarse significativo dicha actividad y por tanto respalda todas las iniciativas de promoción que la APSCT y otras administraciones llevan realizando. (ver tablas 9, 10 y 11)

La aplicación de las tasas a los buques y cruceristas existen muchos condicionante o variable a tener en cuenta a la hora de dar una idea aproximada de cuanto es el ingreso unitario de un buque o crucerista que visita los puertos de la APSTC (ver 3.1.4), pero aproximadamente un barco de cruceros que tiene una estancia de 10 horas se puede calcular una tasa de buque de aproximadamente **4.972,98 €** y una tasa de pasaje de **3,53 €** en cruceristas de embarque y desembarque (es decir, puerto base véase 1.1 definiciones) o **2,20 €** por crucerista en tránsito.

En cuanto a la sostenibilidad ambiental, los barcos de cruceros tienen sus desechos muy controlados y optimizados, entre otras cosas por su autonomía y logística, siendo el verdadero reto de sostenibilidad las emisiones de gases de efecto invernadero más significativo a nivel ambiental (ver ilustración 14). Si bien existe compromiso mundial y europeo para su reducción de las emisiones, a fecha de hoy todavía se está en estudio de alternativas teniendo claro que los buques que se construyen hoy tienen 30 años de vida útil aproximadamente. La solución no es fácil por lo complejo que es abastecer de energía a un barco de cruceros, porque el suministro eléctrico en tierra supone el dotar de unas infraestructuras eléctricas (principalmente subestaciones y energías renovables) que actualmente no sería rentable para un número de barcos recibidos y su

estacionalidad (solo 5 meses al año), no obstante Royal Caribbean anunció que ultima el barco Icon of the Seas, propulsado con gas natural licuado.

Para darnos una idea del potencial de crecimiento del turismo de cruceros, también entra la variable de elegir el tipo de turismo en base a la estancia a seleccionar. El hotel sigue y seguirá siendo la alternativa principal por ser una alternativa muy estable y regulada. Los apartamentos turísticos, gran competidor del hotel por ser un turismo de característica muy similares, están en crecimiento, pero se enfrentan a una posible regulación que puedan limitar su oferta. Y el turismo de crucero, por ser una alternativa muy diferente, debe entenderse como complementario a los otros tipos de estancias turísticas. Además, el turismo de cruceros suma sinergias tanto en transporte por avión para acceder al inicio de las rutas como a los hoteles para pasar noche antes de la salida y llegada de la ruta.

De las entrevistas realizadas, la idea general es que el turismo de crucero y hotel no son competencia y si pueden ser complementarios, y solo el turismo de apartamento turístico podría entenderse que está en el mismo mercado que el hotel tradicional. Que la cantidad de oferta que ofrecen los cruceros y hoteles están sumando turistas. Que existe una necesidad de integrar ambos turismos para promover estrategias conjuntas. Que todos ven con buenos ojos el que lleguen más turistas, por la generación de economía, y el respeto al medioambiente. (ver anexo)

El negocio del turismo de cruceros resulta muy apasionante después de analizar sus datos y conocer las experiencias de diferentes agentes que lo gestionan. Por un lado, es complementario al hotel y va de la mano con el Puerto de Las Palmas para consolidar una ruta atractiva, por otro lado, compiten con oferta de ocio frente a los hoteles y por ser puerto base (inicio y final de la ruta) con el resto de destinos. Lo que puede concluirse que todos tienen intereses comunes y todos son competencia a la misma vez.

## BIBLIOGRAFÍA

- 2019 State of the Industry. (s. f.). Cruise Line Industry Association. <https://cruising.org/en-gb/news-and-research/research/2018/december/2019-state-of-the-industry>
- 2022 Cruise Industry News Annual Report – Cruise Industry News. (s. f.). <https://www.cruiseindustrynews.com/store/product/annual-reports/2022-cruise-industry-news-annual-report/>
- MedCruise. (2019, 22 noviembre). 2018 MedCruise Statistics Report • MedCruise. <https://www.medcruise.com/news/3d-flip-book/2018-medcruise-statistics-report>
- MedCruise. (2020, 2 septiembre). 2019 MedCruise Statistics Report • MedCruise. <https://www.medcruise.com/news/3d-flip-book/2019-medcruise-statistics-report>
- MedCruise. (2021, 23 septiembre). The MedCruise Statistics Report 2021 • MedCruise. <https://www.medcruise.com/download/the-medcruise-statistics-report-2021>
- MedCruise. (2022, 14 septiembre). 2021 Statistics Report • MedCruise. <https://www.medcruise.com/news/3d-flip-book/2021-statistics-report>
- MedCruise. (2023, 27 marzo). MedCruise Statistic Report 2022 • MedCruise. <https://www.medcruise.com/news/3d-flip-book/medcruise-statistic-report-2022>
- European Commission, Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries, (2023). Good practices for sustainable cruise tourism: final report, Publications Office of the European Union. <https://data.europa.eu/doi/10.2771/20333>

## ANEXOS

TABLA 1; PRINCIPALES REGIONES DE CRUCEROS EN 2022 (CRUISE INDUSTRY NEWS REPORT 2022)

TOP	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
DESTINO	CARIBE	MEDITERRÁNEO	NORTE/ESTE DE EUROPA	ASIAPACÍFICO	ALASKA	COSTA OESTE DE E.E.U.U.	AUSTRALIA	ISLAS CANARIAS	OCEANO INDICOMAR ROJO	AMÉRICA DEL SUR	BERMUDAS	TRANS-ATLÁNTICO	CANADÁ/NEW ENGLAND	HAWAÍ	ÁFRICA	E.E.U.U. INTERIOR	CANAL DE PANAMÁ	ANTÁRTIDA	MUNDO
PORCENTAJE	36,6%	18,7%	10,3%	8,7%	5,4%	4,5%	3,2%	2,3%	2,2%	1,7%	1,4%	1,3%	1,1%	0,8%	0,5%	0,5%	0,4%	0,3%	0,1%

TABLA 2; EVOLUCIÓN DE N.º DE PASAJEROS Y DE CRUCEROS DESDE 2007 HASTA 2022 (PUERTOS DEL ESTADO)

NACIONAL	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
pasajeros	5.033.907	5.883.552	6.063.444	7.184.213	8.020.150	7.596.784	7.671.458	7.711.411	8.646.576	8.693.871	9.281.923	10.170.379	10.664.581	1.369.361	2.219.083	8.151.598
cruceros	3.547	3.612	3.367	3.616	3.896	3.722	3.846	3.703	3.857	3.920	4.238	4.361	4.236	744	2.104	4.525

TABLA 3; ESTACIONALIDAD PASAJEROS TOP 5 DE ESPAÑA 2022 (PUERTOS DEL ESTADO)

ESTACIONALIDAD PASAJEROS 2022	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	TOTAL
Baleares	21.417	12.759	36.579	83.115	158.016	192.722	254.127	292.439	257.170	286.777	70.592	61.763	1.727.476
Barcelona	27.707	20.241	45.311	131.787	213.711	234.617	344.687	326.273	327.693	372.324	179.596	105.385	2.329.332
Las Palmas	101.231	85.401	109.611	102.817	25.326	12.570	5.299	15.747	26.391	91.241	202.484	236.222	1.014.340
Santa Cruz de Tenerife	68.540	59.111	80.315	71.816	19.074	8.757	5.308	15.360	18.460	61.670	180.999	170.508	759.918
Valencia	8.334	9.790	10.423	39.251	39.669	50.277	91.633	103.385	98.748	94.804	52.044	24.811	623.169
Total	258.692	207.876	343.158	594.733	609.668	619.295	850.715	923.459	958.112	1.224.249	890.444	671.197	8.151.598

TABLA 4; ESTACIONALIDAD CRUCEROS TOP 5 DE ESPAÑA 2022 (PUERTOS DEL ESTADO)

AÑO 2022	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	TOTAL
estacionalidad pasajeros	258.692	207.876	343.158	594.733	609.668	619.295	850.715	923.459	958.112	1.224.249	890.444	671.197	8.151.598
estacionalidad cruceros	271	201	314	570	454	285	454	285	385	626	537	308	4.690

TABLA 5; FACTURACIÓN DE CRUCEROS POR TRÁFICO DE CRUCEROS AUTORIDAD PORTUARIA 2013-2022 (PUERTOS DEL ESTADO)

FACTURACIÓN CRUCEROS	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
S/C DE TENERIFE	3.713.784	3.701.079	4.565.711	4.053.427	4.283.353	4.364.175	4.227.512	1.513.080	2.425.890	4.215.255
S/C DE LA PALMA	1.194.181	1.296.319	1.258.194	1.474.375	1.610.852	1.612.034	1.528.455	531.435	833.861	1.356.327
LOS CRISTIANOS	4.218	1.820	8.606	8.738	5.619	2.675	0	0	7.473	3.384
S/S DE LA GOMERA	350.524	450.262	507.271	588.513	639.224	633.251	497.740	335.307	640.395	674.174
LA ESTACA (EL HIERRO)	44.197	27.234	34.344	87.336	68.879	46.425	56.600	25.982	114.806	117.033
TOTAL	5.306.903	5.476.714	6.374.125	6.212.388	6.607.929	6.658.560	6.310.307	2.405.804	4.022.425	6.366.173

TABLA 6; FACTURACIÓN TOTAL Y FACTURACIÓN DEL PUERTO DE TENERIFE, IMPACTO ECONÓMICO. (PUERTOS DEL ESTADO)

Impacto Económico Cruceros en APSCT	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Facturación Total Tasas y Tarifas	23.700.068	23.902.980	26.150.871	29.923.956	32.366.088	33.081.246	31.490.960	23.875.798	32.661.289	35.241.751
Cruceros	5.306.903	5.476.714	6.374.125	6.212.388	6.607.929	6.658.560	6.310.307	2.405.804	4.022.425	6.366.173
Impacto Económico	22%	23%	24%	21%	20%	20%	20%	10%	12%	18%

**TABLA 7; ESTACIONALIDAD DE PASAJEROS DE LAS AUTORIDADES PORTUARIAS 2022 (PUERTOS DEL ESTADO)**

ESTACIONALIDAD POR Nº DE PASAJEROS DE LAS AUTORIDADES PORTUARIAS 2022													
Autoridad Portuaria	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	TOTAL
A Coruña	4.722	975	4.693	25.581	17.466	22.650	15.845	22.314	36.524	46.822	14.109	10.397	222.098
Alicante	2.480	2.408	9.112	7.435	3.625	2.048	14.586	22.787	15.598	16.453	14.252	6.650	117.434
Almería	0	0	1.433	757	0	0	0	471	0	2.360	2.017	0	7.038
Avilés	0	0	0	0	166	0	0	0	0	0	0	0	166
Bahía de Algeciras	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Bahía de Cádiz	11.258	1.800	19.196	31.932	32.415	23.259	45.823	37.725	45.482	66.817	53.947	24.634	394.288
Baleares	21.417	12.759	36.579	83.115	158.016	192.722	254.127	292.439	257.170	286.777	70.592	61.763	1.727.476
Barcelona	27.707	20.241	45.311	131.787	213.711	234.617	344.687	326.273	327.693	372.324	179.596	105.385	2.329.332
Bilbao	0	0	0	15.429	12.222	16.896	9.866	17.971	17.208	17.241	1.788	727	109.348
Cartagena	6.559	5.125	11.392	16.908	22.729	14.790	12.703	6.440	18.543	26.081	25.922	5.374	172.566
Castellón	0	0	0	633	0	0	0	0	0	0	0	0	633
Ceuta	0	0	0	1.511	1.842	0	0	0	0	167	0	0	3.520
Ferrol-San Cibrao	0	0	0	1.119	1.926	513	318	1.108	5.850	2.331	79	0	13.244
Gijón	0	0	0	2.996	1.415	2.927	0	5.059	1.348	9.390	0	867	24.002
Huelva	0	0	0	198	450	491	61	0	657	144	0	0	2.001
Las Palmas	101.231	85.401	109.611	102.817	25.326	12.570	5.299	15.747	26.391	91.241	202.484	236.222	1.014.340
Málaga	5.567	1.776	9.441	32.382	32.398	16.690	32.817	26.253	30.901	66.373	69.364	18.083	342.045
Marín y Ría de Pontevedra	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Melilla	0	0	0	94	66	534	0	0	2.102	970	378	0	4.144
Motril	0	0	0	1.110	747	134	331	609	2.416	959	89	0	6.395
Pasaia	0	0	0	0	0	538	0	110	299	533	0	0	1.480
Santa Cruz de Tenerife	68.540	59.111	80.315	71.816	19.074	8.757	5.308	15.360	18.460	61.670	180.999	170.508	759.918
Santander	3	0	0	2.129	2.667	2.398	318	3.570	3.202	5.870	0	0	20.157
Sevilla	130	0	1.668	2.979	3.607	1.372	1.355	785	2.932	1.587	1.273	696	18.384
Tarragona	0	0	0	914	5.814	1.559	12.115	6.302	13.906	22.318	48	148	63.124
Valencia	8.334	9.790	10.423	39.251	39.669	50.277	91.633	103.385	98.748	94.804	52.044	24.811	623.169
Vigo	744	8.490	3.984	21.840	13.934	13.553	3.523	18.751	32.061	29.945	21.463	4.932	173.220
Vilagarcía	0	0	0	0	383	0	0	0	621	1.072	0	0	2.076
<b>Total</b>	<b>258.692</b>	<b>207.876</b>	<b>343.158</b>	<b>594.733</b>	<b>609.668</b>	<b>619.295</b>	<b>850.715</b>	<b>923.459</b>	<b>958.112</b>	<b>1.224.249</b>	<b>890.444</b>	<b>671.197</b>	<b>8.151.598</b>

**TABLA 8; ESTACIONALIDAD DE CRUCEROS DE LAS AUTORIDADES PORTUARIAS 2022 (PUERTOS DEL ESTADO)**

ESTACIONALIDAD POR Nº DE CRUCEROS DE LAS AUTORIDADES PORTUARIAS 2022													
Autoridad Portuaria	enero	febrero	marzo	abril	mayo	junio	julio	agosto	septiembre	octubre	noviembre	diciembre	TOTAL
A Coruña	5	1	5	19	19	11	19	9	21	24	9	7	149
Alicante	1	1	6	7	3	2	3	9	6	10	8	2	58
Almería	0	0	3	4	0	0	0	2	0	3	2	0	14
Avilés	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2
Bahía de Algeciras	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
Bahía de Cádiz	11	7	18	44	34	19	34	22	28	47	42	17	323
Baleares	15	11	24	64	91	75	91	83	88	130	33	18	723
Barcelona	26	21	26	74	106	78	106	74	91	120	72	33	827
Bilbao	0	0	0	12	13	12	13	9	13	12	1	1	86
Cartagena	9	7	12	25	27	15	27	6	13	31	25	5	202
Castellón	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Ceuta	0	0	0	1	2	0	2	0	0	2	0	0	7
Ferrol-San Cibrao	1	0	0	1	2	1	2	3	2	2	1	0	15
Gijón	0	0	0	3	4	6	4	3	4	7	0	1	32
Huelva	0	0	0	2	3	4	3	0	6	1	0	0	19
Las Palmas	93	66	97	101	20	5	20	5	9	48	124	103	691
Málaga	13	10	13	45	33	13	33	12	20	51	48	12	303
Marín y Ría de Pontevedra	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	2
Melilla	0	0	0	1	1	2	1	0	2	1	1	0	9
Motril	0	0	0	3	1	1	1	1	5	4	1	0	17
Pasaia	0	0	0	0	1	1	1	1	2	1	0	0	7
Santa Cruz de Tenerife	82	58	94	98	18	3	18	6	6	42	123	91	639
Santander	0	0	0	3	5	3	5	3	5	4	0	0	28
Sevilla	1	1	6	14	12	6	12	4	10	8	6	3	83
Tarragona	0	0	0	5	5	1	5	2	5	14	1	0	38
Valencia	12	12	8	29	39	19	39	24	31	51	32	10	306
Vigo	2	5	2	14	11	8	11	7	16	12	8	4	100
Vilagarcía	0	0	0	0	2	0	2	0	2	1	0	0	7
<b>Total</b>	<b>271</b>	<b>201</b>	<b>314</b>	<b>570</b>	<b>454</b>	<b>285</b>	<b>454</b>	<b>285</b>	<b>385</b>	<b>626</b>	<b>537</b>	<b>308</b>	<b>4.690</b>

**TABLA 9; EVOLUCIÓN DEL Nº DE PASAJEROS DE CRUCEROS EN LAS AUTORIDADES PORTUARIAS 2022 (PUERTOS DEL ESTADO)**

EVOLUCIÓN DEL Nº DE PASAJEROS DE CRUCEROS EN ESPAÑA 2007-2022																
Autoridad Portuaria	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
A CORUÑA	49854	57517	53574	70.695	128.563	140.890	156.890	129.597	140.451	126.735	184.069	178.965	160.256	6.586	30.177	222.098
ALICANTE	72063	82487	96615	75.795	108.435	78.825	41.860	34.583	82.316	89.000	86.482	100.752	63.088	2.413	43.466	117.434
ALMERÍA	36439	60695	38903	57.902	37.047	24.266	16.971	16.870	17.304	28.692	25.975	29.384	7.177	592	3.819	7.038
AVILÉS	0	0	0	0	0	2.284	655	713	2.454	2.707	2.512	1.986	4.544	0	137	166
BAHÍA DE ALGECIRAS	0	53	0	0	0	0	85	0	0	0	381	0	0	0	94	0
BAHÍA DE CÁDIZ	187164	224905	237066	336.761	377.434	334.268	375.134	381.302	411.455	385.067	387.109	424.900	477.392	40.690	133.511	394.288
BALEARES	1219886	1314074	1237362	1.546.739	1.608.704	1.297.525	1.534.674	1.586.526	1.958.848	1.962.155	2.130.517	2.430.149	2.663.692	156.757	345.099	1.727.476
BARCELONA	1765838	2074554	2151465	2.347.976	2.657.244	2.408.634	2.599.232	2.364.292	2.540.302	2.683.594	2.712.247	3.041.963	3.137.918	198.842	520.854	2.329.332
BILBAO	22972	37126	28995	43.394	77.413	65.953	57.352	80.206	70.542	86.598	84.209	84.157	55.448	0	13.079	109.348
CARTAGENA	39922	35374	67916	104.294	88.081	83.917	134.225	137.989	150.795	187.813	236.279	229.313	250.058	18.862	70.087	172.566
CASTELLÓN	70	0	0	849	586	1.255	1.514	130	366	1.095	411	568	5.462	0	1.077	633
CEUTA	13308	32606	9654	4.220	4.841	5.201	2.527	2.141	1.587	19.456	17.045	15.861	9.374	0	150	3.520
FERROL-SAN CIBRAO	3158	3722	2445	640	9.423	7.069	10.853	39.017	21.559	20.061	20.379	17.534	14.928	3.040	3.096	13.244
GIJÓN	1681	6125	4537	5.082	7.307	8.126	14.291	13.536	16.140	32.804	21.813	28.771	15.434	0	3.558	24.002
HUELVA	811	201	525	0	650	2.103	294	-	3.730	19.573	6.359	11.533	1.357	934	584	2.001
LAS PALMAS	439493	576412	611249	664.861	771.160	832.763	830.224	1.065.076	1.252.052	1.104.585	1.243.114	1.332.556	1.486.281	517.241	450.299	1.014.340
MÁLAGA	292567	352993	487955	659.123	638.845	651.517	397.098	407.870	418.503	444.176	509.644	507.421	476.973	40.172	118.330	342.045
MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	143	0	0	0	0	0
MELILLA	1495	1390	0	2.265	844	2.687	3.248	254	1.352	1.224	0	368	631	0	1.374	4.144
MOTRIL	5495	2676	3460	2.335	8.998	10.606	15.231	19.589	6.481	4.570	4.005	5.313	9.415	8	1.575	6.395
PASAIA	0	87	0	0	0	1.270	-	675	758	573	809	1.371	205	0	137	1.480
SANTA CRUZ DE TENERIFE	521293	557371	582115	740.022	828.332	885.623	794.343	848.159	933.417	883.339	964.336	1.020.128	1.067.440	345.093	304.405	759.918
SANTANDER	4741	21291	14557	13.939	14.207	13.673	16.747	14.957	8.614	2.354	14.663	12.307	30.691	51	1.495	20.157
SEVILLA	16361	18089	21422	12.413	16.058	15.579	19.503	15.970	17.730	21.010	23.916	15.813	20.518	906	4.647	18.384
TARRAGONA	4639	2847	2223	3.148	752	153	1.394	1.895	12.277	13.445	51.394	98.141	128.089	1.463	1.342	63.124
VALENCIA	179209	199335	184909	253.743	378.463	480.233	473.114	373.013	371.374	403.264	412.328	421.518	435.616	26.286	130.869	623.169
VIGO	150478	216333	222948	233.644	253.637	240.352	171.800	176.019	204.979	169.223	140.188	158.449	141.704	9.425	34.656	173.220
VILAGARCÍA	4970	5289	3549	4.373	3.126	2.012	2.199	1.032	1.190	758	1.596	1.158	890	0	1.166	2.076
Total	5033907	5883552	6063444	7.184.213	8.020.150	7.596.784	7.671.458	7.711.411	8.646.576	8.693.871	9.281.923	10.170.379	10.664.581	1.369.361	2.219.083	8.151.598

**TABLA 10; EVOLUCIÓN DEL Nº DE CRUCEROS EN LAS AUTORIDADES PORTUARIAS 2022 (PUERTOS DEL ESTADO)**

EVOLUCIÓN DEL Nº DE CRUCEROS EN ESPAÑA 2007-2022																
Autoridad Portuaria	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
A CORUÑA	61	55	58	62	79	94	108	87	92	94	124	94	108	5	31	137
ALICANTE	71	60	61	47	57	43	32	29	50	54	56	54	43	1	31	60
ALMERÍA	53	72	55	50	42	27	28	23	27	39	38	38	25	2	9	14
AVILÉS	0	0	0	0	0	2	4	1	4	4	4	4	6	-	1	3
BAHÍA DE ALGECIRAS	1	3	0	0	0	0	2	0	-	2	2	-	-	5	8	2
BAHÍA DE CÁDIZ	227	259	225	298	296	283	311	285	295	284	291	334	315	32	162	315
BALEARES	708	718	641	724	745	632	699	678	788	741	825	860	820	39	227	715
BARCELONA	820	885	796	850	880	773	837	756	750	758	775	829	800	71	272	807
BILBAO	21	38	30	33	53	50	44	58	43	51	61	59	50	-	14	78
CARTAGENA	48	41	49	77	79	77	115	109	108	121	152	151	167	10	79	185
CASTELLÓN	2	0	0	2	2	2	3	1	2	2	1	1	5	-	2	1
CEUTA	13	17	10	8	8	7	3	6	8	17	10	11	7	-	4	5
FERROL-SAN CIBRAO	5	6	3	3	4	11	9	25	17	24	23	15	14	2	5	14
GIJÓN	3	5	7	9	9	9	11	9	13	18	17	17	18	-	5	28
HUELVA	4	1	2	0	1	3	2	0	6	17	6	16	7	2	6	17
LAS PALMAS	477	425	381	379	429	469	445	503	542	524	565	586	560	234	450	673
MÁLAGA	243	271	302	322	312	296	249	227	238	250	299	299	288	41	119	285
MARÍN Y RÍA DE PONTEVEDRA	0	1	1	0	0	0	0	0	-	-	1	-	-	-	0	1
MELILLA	3	4	0	5	4	6	7	1	3	1	-	1	1	-	2	9
MOTRIL	31	21	17	17	26	27	27	30	27	21	31	29	32	-	8	17
PASAIA	0	0	0	0	0	0	0	0	-	3	9	5	3	-	1	6
SANTA CRUZ DE TENERIFE	397	333	352	387	467	534	525	518	506	526	539	549	511	277	506	623
SANTANDER	10	8	8	8	7	10	12	10	9	6	11	8	21	-	3	24
SEVILLA	76	86	99	48	57	53	58	61	64	74	80	75	95	5	24	76
TARRAGONA	17	14	11	2	1	1	3	2	8	22	36	57	63	1	8	36
VALENCIA	155	164	143	157	208	203	223	198	172	181	203	194	203	10	95	298
VIGO	87	110	102	114	118	103	83	81	82	83	73	70	71	7	28	91
VILAGARCÍA	14	15	14	14	12	7	6	5	3	3	6	5	3	-	4	5
Total	3547	3612	3367	3.616	3.896	3.722	3.846	3.703	3.857	3.920	4.238	4.361	4.236	744	2.104	4.525

TABLA 11; FACTURACIÓN POR GRUPO Y NAVIERA DE APSCT 2022 (PUERTOS DEL ESTADO)

nº	GRUPO	NAVIERA	TOTAL	PORCENTAJE
1	TUI / ROYAL	TUI Cruises	1.311.054,63 €	20,59%
2	CARNIVAL	P&O Cruises	970.911,33 €	15,25%
3	CARNIVAL	AIDA Cruises	823.505,68 €	12,94%
4	TUI / ROYAL	Marella Cruises	573.227,18 €	9,00%
5	MSC	MSC Crociere	282.070,79 €	4,43%
6	Saga Cruises	Saga Cruises	228.365,20 €	3,59%
7	MYSTIC-NICKO	Mystic Cruises - Niko Cruises	207.239,94 €	3,26%
8	CARNIVAL	Costa Crociere	203.224,88 €	3,19%
9	NORWEGIAN CRUISE LINE	Norwegian Cruise Line	202.629,62 €	3,18%
10	FRED OLSEN	FRED OLSEN CRUISE LINE	184.276,06 €	2,89%
11	Phoenix Reisen	Phoenix Reisen	182.322,04 €	2,86%
12	TUI / ROYAL	Hapag-Lloyd Cruises	180.909,41 €	2,84%
13	TUI / ROYAL	Royal Caribbean	154.994,04 €	2,43%
14	CARNIVAL	Cunard	146.120,40 €	2,30%
15	CARNIVAL	Princess Cruises	119.023,78 €	1,87%
16	CARNIVAL	Seabourn Cruise Line	112.565,17 €	1,77%
17	Azamara Cruises	Azamara Cruises	83.859,70 €	1,32%
18	TUI / ROYAL	Celebrity Cruises	55.242,32 €	0,87%
19	NORWEGIAN CRUISE LINE	Regent Seven Seas	52.648,12 €	0,83%
20	CroisiMer	CROISIMER	48.271,20 €	0,76%
21	MYSTIC-NICKO	Nicko Cruises	48.164,50 €	0,76%
22	TUI / ROYAL	Silversea	29.104,85 €	0,46%
23	CARNIVAL	Carnival Cruise Line	24.029,30 €	0,38%
24	Virgin Cruise Line	Virgin Cruise Line	23.757,79 €	0,37%
25	Plantours & Partner	Plantours & Partner	21.986,17 €	0,35%
26	NORWEGIAN CRUISE LINE	Oceania Cruises	21.233,84 €	0,33%
27	SEA CLOUD	Sea Cloud Cruises	16.075,06 €	0,25%
28	Ocean Builders	Ocean Builders	15.098,57 €	0,24%
29	Ritz-Carlton Yacht	Ritz-Carlton Yacht	10.019,52 €	0,16%
30	TUI / ROYAL	Thomson Cruises	9.970,06 €	0,16%
31	SMALL CRUISE LINES FLEET	Noble Caledonia	9.409,95 €	0,15%
32	Ponant	Ponant	6.662,74 €	0,10%
33	Windstar Cruises	Windstar Cruises	4.934,18 €	0,08%
34	STAR CLIPPERS	STAR CLIPPERS	1.342,86 €	0,02%
35	Poseidon Expeditions	Poseidon Expeditions	1.004,32 €	0,02%
36	SeaDream	SeaDream	917,51 €	0,01%
<b>Total</b>			<b>6.366.172,71 €</b>	<b>100,00%</b>

**TABLA 12; DESGLOSE DE LA FACTURACIÓN POR BUQUE (PUERTOS DEL ESTADO)**

%	GRUPO	NAVIERA	BUQUE	CONSIGNATARIOS	FACTURACIÓN	FACTURACIÓN POR NAVIERA	FACTURACIÓN TOTAL POR GRUPO
37,69%	<b>CARNIVAL</b>	AIDA Cruises	AIDABELLA AIDAMAR AIDANOVA AIDAPERLA AIDASOL	A. PEREZ Y CIA, S.L.	57.997,38 € 210.679,58 € 360.149,78 € 35.421,19 € 159.257,75 €	823.505,68 €	2.399.380,54 €
		Carnival Cruise Line	CARNIVAL CELEBRATION	BERGE MARITIMA S.L.	24.029,30 €	24.029,30 €	
		Costa Crociere	COSTA DELIZIOSA COSTA DIADEMA COSTA FASCINOSA COSTA FAVOLOSA COSTA FIRENZE COSTA LUMINOSA COSTA PACIFICA	A. PEREZ Y CIA, S.L.	11.807,98 € 17.761,29 € 13.938,54 € 14.839,66 € 15.764,32 € 70.090,61 € 59.022,48 €	203.224,88 €	
		Cunard	QUEEN ELIZABETH QUEEN MARY 2 QUEEN VICTORIA	HAMILTON Y CIA. S.A.	54.784,41 € 22.577,86 € 68.758,13 €	146.120,40 €	
		P&O Cruises	ARCADIA AURORA AZURA BRITANNIA IONA VENTURA ARVIA	HAMILTON Y CIA. S.A.	41.051,79 € 49.913,25 € 428.448,40 € 44.467,05 € 127.733,38 € 255.044,08 € 24.253,38 €	970.911,33 €	
		Princess Cruises	EMERALD PRINCESS ENCHANTED PRINCESS ISLAND PRINCESS REGAL PRINCESS SKY PRINCESS	HAMILTON Y CIA. S.A.	16.658,22 € 46.570,72 € 15.517,95 € 17.241,44 € 23.035,45 €	119.023,78 €	
		Seabourn Cruise Line	SEABOURN ENCORE SEABOURN OVATION SEABOURN SOJOURN	HAMILTON Y CIA. S.A.	55.660,39 € 34.715,53 € 22.189,25 €	112.565,17 €	
36,36%	<b>TUI / ROYAL</b>	Celebrity Cruises	CELEBRITY SILHOUETTE	BERGE MARITIMA S.L.	55.242,32 €	55.242,32 €	2.314.502,49 €
		Hapag-Lloyd Cruises	HANSEATIC SPIRIT EUROPA 2 EUROPA HANSEATIC INSPIRATION HANSEATIC NATURE	HAMILTON Y CIA. S.A.	3.281,16 € 74.962,48 € 53.323,88 € 38.860,84 € 10.481,05 €	180.909,41 €	
		Marella Cruises	MARELLA EXPLORER	TUI ESPAÑA TURISMO S.L.U.	573.227,18 €	573.227,18 €	
		Royal Caribbean	ANTHEM OF THE SEAS BRILLIANCE OF THE SEAS JEWEL OF THE SEAS VISION OF THE SEAS	HAMILTON Y CIA. S.A.	95.304,27 € 14.419,89 € 12.907,32 € 32.362,56 €	154.994,04 €	
		Silversea	SILVER CLOUD SILVER DAWN SILVER MOON	MARITIMA DEL MEDITERRANEO S.A.U.	6.081,40 € 7.698,28 € 15.325,17 €	29.104,85 €	
		Thomson Cruises	MARELLA DISCOVERY 2	TUI ESPAÑA TURISMO S.L.U.	9.970,06 €	9.970,06 €	
4,43%	<b>MSC</b>	MSC Crociere	MSC MAGNIFICA MSC PREZIOSA MSC SEASIDE MSC SEAVIEW MSC SPLENDIDA MSC VIRTUOSA	MSC SHIPPING ESPAÑA, S.L.U.	99.347,87 € 19.162,38 € 25.560,61 € 23.044,60 € 19.954,17 € 95.001,16 €	282.070,79 €	282.070,79 €
4,34%	<b>NORWEGIAN CRUISE LINE</b>	Norwegian Cruise Line	NAUTICA NORWEGIAN STAR NORWEGIAN SUN SIRENA	TUI ESPAÑA TURISMO S.L.U.	25.725,71 € 15.880,75 € 143.783,57 € 17.239,59 €	202.629,62 €	276.511,58 €
		Oceania Cruises	RIVIERA	TUI ESPAÑA TURISMO S.L.U.	21.233,84 €	21.233,84 €	
		Regent Seven Seas	SEVEN SEAS SPLENDOR SEVEN SEAS VOYAGER	TUI ESPAÑA TURISMO S.L.U.	20.880,33 € 31.767,79 €	52.648,12 €	
4,01%	<b>MYSTIC-NICKO</b>	Mystic Cruises	VASCO DA GAMA	HAMILTON Y CIA. S.A.	207.239,94 €	207.239,94 €	255.404,44 €
Nicko Cruises	WORLD VOYAGER	HAMILTON Y CIA. S.A.	48.164,50 €	48.164,50 €			
2,89%	<b>FRED OLSEN</b>	FRED OLSEN CRUISE LINE	BALMORAL BOLETTE BOREALIS	FRED OLSEN, S.A.	29.187,26 € 75.562,88 € 79.525,92 €	184.276,06 €	184.276,06 €
0,76%	<b>CroisiMer</b>	CROISIMER	LA BELLE DES OCEANS	HAMILTON Y CIA. S.A.	48.271,20 €	48.271,20 €	48.271,20 €
0,25%	<b>SEA CLOUD</b>	Sea Cloud Cruises	SEA CLOUD II SEA CLOUD SPIRIT SEA CLOUD	ALFASHIP SHIPPING AGENCY S.L.	3.006,37 € 9.970,10 € 3.098,59 €	16.075,06 €	16.075,06 €
0,15%	<b>Small Cruise Lines fleet</b>	Noble Caledonia	HEBRIDEAN SKY	HAMILTON Y CIA. S.A.	9.409,95 €	9.409,95 €	9.409,95 €
9,11%	<b>PEQUEÑAS NAVIERAS</b>	Azamara Cruises	AZAMARA JOURNEY AZAMARA PURSUIT	BERGE MARITIMA S.L.	72.266,36 € 11.593,34 €	83.859,70 €	580.270,60 €
		Ocean Builders	AMBIENCE	*	15.098,57 €	15.098,57 €	
		Phoenix Reisen	AMADEA AMERA ARTANIA	MILLER Y CIA. S.A.	52.964,59 € 28.730,47 € 100.626,98 €	182.322,04 €	
		Plantours & Partner	HAMBURG	CONSIG. HONSURESTE, S.L.U.	21.986,17 €	21.986,17 €	
		Ponant	LE DUMONT-D URVILLE LE LYRIAL	MARITIMA DEL MEDITERRANEO S.A.U.	3.356,43 € 3.306,31 €	6.662,74 €	
		Poseidon Expeditions	SEA SPIRIT	ALFASHIP SHIPPING AGENCY S.L.	1.004,32 €	1.004,32 €	
		Ritz-Carlton Yacht	EVIRIMA	M.H. BLAND, S.L.	10.019,52 €	10.019,52 €	
		Saga Cruises	SPIRIT OF ADVENTURE SPIRIT OF DISCOVERY	A. PEREZ Y CIA, S.L.	109.927,43 € 118.437,77 €	228.365,20 €	
		SeaDream	SEADREAM II	HAMILTON Y CIA. S.A.	917,51 €	917,51 €	
		STAR CLIPPERS	STAR CLIPPER STAR FLYER	MARITIMA DEL MEDITERRANEO S.A.U.	730,16 € 612,70 €	1.342,86 €	
		Virgin Cruise Line	VALIANT LADY	BERGE MARITIMA S.L.	23.757,79 €	23.757,79 €	
Windstar Cruises	STAR LEGEND	BERGE MARITIMA S.L.	4.934,18 €	4.934,18 €			

## DISEÑO DE LA ENTREVISTA

### ENTREVISTA SOBRE CRUCEROS Y HOTELES

#### BLOQUE 1: SOBRE EL IMPACTO ECONÓMICO

1. ¿Cree que la industria de los cruceros fomenta el turismo en las islas de la misma forma que el turismo hotelero?
2. ¿Considera que la industria del turismo de hoteles/cruceros en Canarias tiende a ser más económico o exclusivo? (al estatus de los turistas)
3. ¿Considera que tienen las mismas condiciones (horario laboral, sueldo, días de descanso...) un trabajador de cruceros que el de un hotel?
4. ¿Cuál tiene mayor rentabilidad, un hotel o un crucero?
5. ¿La tendencia futura del turismo de cruceros y del turismo de hotel son paralelas u opuestas?

#### BLOQUE 2: SOBRE LAS PREFERENCIAS DE LOS TURISTAS

1. ¿Qué tipo de turista viene más a canarias en el respectivo tipo de turismo? ¿Hay un perfil distinto del turista que viene a un hotel del que viene a un crucero? (estado civil, edad, etc.)
2. ¿Es la oferta de turismo de cruceros en Canarias más interesante para un turista que el turismo hotelero?
3. ¿Es compatible el turista que viene de crucero al turista que viene a los hoteles? es decir, ¿un turista que viene en crucero tiene interés a volver como turista de hotel?
4. ¿Tienen diferente capacidad de elección los turistas de cruceros a los de los hoteles?
5. ¿Hay preferencia a venir en crucero o a un hotel?

#### BLOQUE 3: SOBRE EL IMPACTO SOCIAL Y MEDIOAMBIENTAL

1. ¿Considera que es rentable el sistema de ocio que tiene un crucero comparado con el de un destino turístico? ¿Y en la variedad de productos ofertados?
2. ¿Cuáles son las diferentes regulaciones y fiscalidades que tienen los precios de productos y servicios ofertados en los hoteles/cruceros?

3. ¿Tienen que seguir las mismas medidas de seguridad, espacio e higiene los cruceros que los hoteles?
4. ¿Se están haciendo cambios en la industria hotelera y de cruceros respecto a la concienciación medioambiental que se está produciendo a nivel local? ¿Qué medidas se están tomando a nivel local?
5. ¿Qué diferentes impactos, positivos y negativos, hay sobre un destino turístico la industria hotelera y la crucera, sobre todo en los ámbitos medioambientales y sociales? ¿Considera que el compromiso de la industria hotelera con el deterioro del destino es igual, mayor o inferior a la industria de crucero?

#### **BLOQUE 4: SOBRE SU COMERCIALIZACIÓN**

1. ¿Consideran que se conoce la oferta de turismo de cruceros igual que la oferta de hoteles? es decir, ¿el marketing de ambos tipos de turismo compite igual?
2. ¿Se han llevado a cabo estrategias distintas de marketing para obtener los resultados del 2023?

**ENTREVISTA SOBRE CRUCEROS Y HOTELES**  
**INSTITUCIÓN: AUTORIDAD PORTUARIA DE SANTA CRUZ DE TENERIFE**

**BLOQUE 1: SOBRE EL IMPACTO ECONÓMICO**

**1. ¿Cree que la industria de los cruceros fomenta el turismo en las islas de la misma forma que el turismo hotelero?**

*“Según la información transmitida por las agencias consignatarias asociadas a las escalas de cruceros en el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, se afirma que 8 de cada 10 cruceristas abandonan el buque para realizar diferentes excursiones por los municipios de la isla. A partir de esta información, es posible afirmar que los cruceros fomentan el turismo, al menos en la misma medida que el turismo hotelero.”*

**2. ¿Considera que la industria del turismo de hoteles/cruceros en Canarias tiende a ser más económico o exclusivo? (al estatus de los turistas)**

*“Es cierto que en los últimos años hemos observado una tendencia hacia opciones de viaje más económicas en la industria del turismo. La entrada de aerolíneas y navieras de bajo coste ha facilitado el acceso a precios más asequibles en los vuelos y cruceros, lo que ha permitido a un mayor número de personas viajar a destinos turísticos.”*

*“Además, la popularidad de las viviendas vacacionales y las plataformas de alquiler de alojamiento ha brindado a los turistas la opción de hospedarse en propiedades privadas, lo que a menudo puede ser una alternativa más económica en comparación con los hoteles tradicionales. Esto ha permitido a los viajeros tener más flexibilidad y opciones de alojamiento a precios más bajos.”*

*“Asimismo, los operadores turísticos especializados en paquetes de viaje con todo incluido han ganado popularidad, ya que brindan la comodidad de tener todos los servicios y comidas incluidos en un precio único. Esto permite a los turistas tener un mejor control de su presupuesto y evitar gastos adicionales durante su viaje.”*

**3. ¿Considera que tienen las mismas condiciones (horario laboral, sueldo, días de descanso...) un trabajador de cruceros que el de un hotel?**

*“No necesariamente han de tener las mismas condiciones. Los trabajadores de cruceros a menudo tienen horarios irregulares y pueden estar de servicio durante un gran número de horas, especialmente en temporada alta.”*

*“En cuanto la remuneración, puede haber diferencias teniendo en cuenta el tamaño del crucero, ubicación geográfica y las políticas de compensación de la empresa. Además, algunos empleados de cruceros tienen la oportunidad de ganar propinas adicionales.”*

*“Con respecto a los días de descanso, los trabajadores de cruceros a menudo tienen contratos que incluyen períodos de trabajo seguidos de períodos de descanso, conocidos como contratos de rotación. Por otro lado, los empleados de hoteles pueden tener horarios más regulares con días de descanso semanales.”*

#### **4. ¿Cuál tiene mayor rentabilidad, un hotel o un crucero?**

*“No hay una respuesta definitiva sobre cuál tiene una rentabilidad mayor, ya que esto puede variar según múltiples factores y circunstancias específicas de cada negocio.”*

*“Ambas industrias tienen el potencial de ser rentables, pero la rentabilidad depende de la gestión efectiva, la demanda del mercado y otros factores económicos.”*

#### **5. ¿La tendencia futura del turismo de cruceros y del turismo de hotel son paralelas u opuestas?**

*“Dadas las numerosas opciones de oferta tanto en uno como en el otro sector, entendemos el turismo de cruceros como una tendencia paralela al turismo de hotel, al ser ambas competencia y destinadas al mismo público objetivo.”*

### **BLOQUE 2: SOBRE LAS PREFERENCIAS DE LOS TURISTAS**

#### **1. ¿Qué tipo de turista viene más a canarias en el respectivo tipo de turismo? ¿Hay un perfil distinto del turista que viene a un hotel del que viene a un crucero? (estado civil, edad, etc.)**

*“Según estudios de mercado que disponemos en la Autoridad Portuaria, el grueso de turistas de crucero entrevistados se encuentra repartido entre cruceristas de 41 a 65 años con un nivel adquisitivo medio, medio-alto, y cruceristas mayores de 65 años que manifiesta un poder adquisitivo medio, medio-bajo. El 67% de los cruceristas realizan este viaje en pareja.”*

#### **2. ¿Es la oferta de turismo de cruceros en Canarias más interesante para un turista que el turismo hotelero?**

*“La elección entre turismo de cruceros y turismo hotelero en Canarias depende de las preferencias individuales del turista y de lo que esté buscando en su experiencia de viaje. Ambas opciones tienen características y ventajas distintas.”*

*“El turismo de cruceros permite una mayor variedad de destinos en el mismo número de tiempo, experiencia en el mar y una serie de comodidades y actividades a bordo que deben ser valoradas. Por otra parte, el turismo hotelero permite una mayor independencia para el viajero a la hora de moverse por el destino.”*

#### **3. ¿Es compatible el turista que viene de crucero al turista que viene a los hoteles? es decir, ¿un turista que viene en crucero tiene interés a volver como turista de hotel?**

*“Sin duda. El turismo de cruceros puede ser una excelente puerta de entrada para dar a conocer destinos como Canarias. Los cruceros ofrecen a los turistas una oportunidad de explorar diferentes destinos en un solo viaje, lo que les permite tener un primer acercamiento a la cultura, las atracciones y la belleza de Canarias, brindando a los turistas una primera impresión de la región y dejando una puerta abierta para futuras visitas como turistas de hotel.”*

#### **4. ¿Tienen diferente capacidad de elección los turistas de cruceros a los de los hoteles?**

*“Los turismos de cruceros tienen la oportunidad de visitar múltiples destinos en un solo viaje, por otro lado, los turistas de hoteles suelen tener más flexibilidad para diseñar su propio itinerario y adaptar su estancia a sus preferencias individuales.”*

#### **5. ¿Hay preferencia a venir en crucero o a un hotel?**

*“Es correcto que según los datos de Promotur en época prepandemia (2019), el número de turistas que visitaron Canarias fue mayor entre los turistas de hotel (8,7 millones) en comparación con los cruceristas (2,5 millones). Estos datos sugieren que hay una preferencia por parte de los turistas a hospedarse en hoteles en lugar de optar por el turismo de cruceros.”*

### **BLOQUE 3: SOBRE EL IMPACTO SOCIAL Y MEDIOAMBIENTAL**

#### **1. ¿Considera que es rentable el sistema de ocio que tiene un crucero comparado con el de un destino turístico? ¿Y en la variedad de productos ofertados?**

*“La rentabilidad de los cruceros viene determinada por la posibilidad de ofrecer un paquete completo de entretenimiento y servicios a bordo, lo que genera ingresos adicionales para las navieras de cruceros. Es por eso por lo que para completar su oferta de ocio a bordo cuentan con las excursiones locales en cada puerto para que se incluyen paquetes de excursiones y que también aportan rentabilidad a las navieras.”*

*“Los destinos turísticos tienen la ventaja de tener una mayor variedad de productos, servicios y atracciones disponibles en tierra, ofreciendo a los turistas una mayor diversidad de opciones, mientras que la oferta en un crucero puede estar limitada en comparación con el destino.”*

#### **2. ¿Cuáles son las diferentes regulaciones y fiscalidades que tienen los precios de productos y servicios ofertados en los hoteles/cruceros?**

*“A nivel local, los hoteles se regulan por el régimen fiscal y de impuestos de las islas, regulados por la agencia tributaria (estatal y regional), en los cruceros, siempre y cuando dichas ventas se realicen en alta mar en aguas internacionales, dichas ventas no están sujetas a impuestos locales y reguladas por normas internacionales o del país donde el buque esté abanderado.”*

### **3. ¿Tienen que seguir las mismas medidas de seguridad, espacio e higiene los cruceros que los hoteles?**

*“Tanto los cruceros como los hoteles están sujetos a regulaciones y normativas relacionadas con la seguridad, el espacio y la higiene. Sin embargo, debido a la naturaleza móvil de los cruceros y su operación en un entorno marítimo, es cierto que se aplican medidas de seguridad e higiene adicionales en la industria de los cruceros.”*

*“Los cruceros están sujetos a regulaciones específicas establecidas por organizaciones internacionales como la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros (CLIA).”*

*“Los cruceros en general llevan un control más estricto de dichas medidas por estar sujeto a controles más estrictos por parte de las autoridades sanitarias de cada puerto y por su propio interés de controlar y minimizar el impacto de cualquier contagio a bordo y la posibilidad de que esto se pueda convertir en objeto mediático que a su vez puede ser perjuicio para la industria y que no es comparable a cómo afecta a un incidente idéntico en un hotel.”*

### **4. ¿Se están haciendo cambios en la industria hotelera y de cruceros respecto a la concienciación medioambiental que se está produciendo a nivel local? ¿Qué medidas se están tomando a nivel local?**

*“Sí, tanto la industria hotelera como la de cruceros están tomando medidas para abordar la concienciación medioambiental y responder a la creciente demanda de prácticas sostenibles. A nivel local, se están implementando varias medidas para reducir el impacto ambiental de estos sectores, algunas de ellas son:*

- *Habilitación de puntos de suministro eléctrico en tierra (shore power) para que los buques puedan mantener sus motores principales apagados durante sus escalas*
- *Uso de equipamiento y tecnologías de bajo consumo (ej. iluminación tipo led)*
- *Gestión de residuos y reciclaje*
- *Uso de materiales sostenibles*
- *Educación y sensibilización”*

### **5. ¿Qué diferentes impactos, positivos y negativos, hay sobre un destino turístico la industria hotelera y la crucera, sobre todo en los ámbitos medioambientales y sociales? ¿Considera que el compromiso de la industria hotelera con el deterioro del destino es igual, mayor o inferior a la industria de crucero?**

*“Tanto los hoteles como los cruceros tienen impacto en ámbitos medioambientales y sociales ya que ambos generan emisiones de gases de efecto invernadero, consumo de agua y recursos e impacto en ecosistemas marinos y terrestres.”*

*“En general, debido a la naturaleza de la industria de cruceros y su navegación por océanos, así como a las estrictas regulaciones de gestión de residuos para el sector, se considera que el compromiso de la industria de cruceros con la sostenibilidad es mayor que el de la industria hotelera. Las navieras han implementado medidas para reducir su huella ambiental, como el uso de tecnologías más limpias, sistemas avanzados de tratamiento de aguas residuales y programas de gestión de residuos a bordo.”*

#### **BLOQUE 4: SOBRE SU COMERCIALIZACIÓN**

**1. ¿Consideran que se conoce la oferta de turismo de cruceros igual que la oferta de hoteles? es decir, ¿el marketing de ambos tipos de turismo compite igual?**

*“Al ser el turismo de la industria hotelera un sector mayoritario, es comprensible que su oferta sea más conocida que la de la industria de cruceros. Además, en la industria hotelera existen un mayor número de organismos y colectivos implicados en la difusión de la oferta en comparación con la industria de cruceros, que se remite casi exclusivamente a las campañas llevadas a cabo por las navieras interesadas.”*

**2. ¿Se han llevado a cabo estrategias distintas de marketing para obtener los resultados del 2023?**

*“Desde la Autoridad Portuaria se llevan a cabo constantes iniciativas de marketing para promocionar Tenerife como destino de cruceros, como por ejemplo la participación en asociaciones de cruceros, la participación en ferias específicas dirigidas al sector de los cruceros, y la publicación en revistas especializadas en el sector, entre otras actividades.”*

## ENTREVISTA SOBRE CRUCEROS Y HOTELES ENTIDAD: PEREZ Y CIA (CONSIGNATARIO)

### BLOQUE 1: SOBRE EL IMPACTO ECONÓMICO

**1. ¿Cree que la industria de los cruceros fomenta el turismo en las islas de la misma forma que el turismo hotelero?**

*“Los cruceros considero que fomentan más, por las opciones que te presentan. El crucerista se baja y quiere ver muchas cosas. Son las estancias, la diversidad y la posibilidad de visitar más islas.”*

**2. ¿Considera que la industria del turismo de hoteles/cruceros en Canarias tiende a ser más económico o exclusivo? (al estatus de los turistas)**

*“Hay varios tipos de cruceros. Depende de la compañía de cruceros y por tanto hay varios tipos de precios. Hay cruceros pequeños que cuentan con servicios más exclusivos y son más caros y hay cruceros muy grandes que son más económicos. El buque Aida es muy grande y tiene diferentes precios. El pasajero elige el tipo de crucero que quiere y hay opciones para todos.”*

**3. ¿Considera que tienen las mismas condiciones (horario laboral, sueldo, días de descanso...) un trabajador de cruceros que el de un hotel?**

*“Por parte, si tiene el mismo horario que se rigen por horarios de su bandera. Cuando llegan los buques, lo más que consumen son los propios tripulantes que están descansando. Muchos filipinos y de la India.”*

*“En sueldo no gana como España, pero es un buen salario en su país. Un tripulante no es maltratado. Cuando llegan por el aeropuerto norte se quedan en hoteles de tres estrellas con todo incluido antes de embarcar. Tiene seguro médico y asistencia.”*

**4. ¿Cuál tiene mayor rentabilidad, un hotel o un crucero?**

**5. ¿La tendencia futura del turismo de cruceros y del turismo de hotel son paralelas u opuestas?**

*“Como los hoteles, todos pueden elegir el abanico que más le puede convencer, más económico y familiar y los exclusivos de 8.000€.”*

### BLOQUE 2: SOBRE LAS PREFERENCIAS DE LOS TURISTAS

**1. ¿Qué tipo de turista viene más a canarias en el respectivo tipo de turismo? ¿Hay un perfil distinto del turista que viene a un hotel del que viene a un crucero? (estado civil, edad, etc.)**

*“Hay de todo tipo, el familiar (como el turista alemán y británico) que viene con toda la familia (2 niños de media) y el más elitistas que es más exclusivos. Los cruceros vienen de todo tipo. Hay cruceristas de excursiones y otros que solo visitan la ciudad.”*

**2. ¿Es la oferta de turismo de cruceros en Canarias más interesante para un turista que el turismo hotelero?**

**3. ¿Es compatible el turista que viene de crucero al turista que viene a los hoteles? es decir, ¿un turista que viene en crucero tiene interés a volver como turista de hotel?**

*“La filosofía de un crucero, visitar muchos sitios y ser capaz de palpar la tomar su esencia. Llegando a repetir crucero todos los años.”*

**4. ¿Tienen diferente capacidad de elección los turistas de cruceros a los de los hoteles?**

*“Si, en un hotel tienes más libertad. En un hotel te puedes quedar en el hotel todo el viaje y en el crucero la tendencia es bajarse para ver la ciudad o hacer excursiones. Las ciudades están cerca del puerto y eso le gusta al crucerista.”*

**5. ¿Hay preferencia a venir en crucero o a un hotel?**

*“Primero se viene en crucero y luego a hotel si te gusto porque capto la esencia.”*

### **BLOQUE 3: SOBRE EL IMPACTO SOCIAL Y MEDIOAMBIENTAL**

**1. ¿Considera que es rentable el sistema de ocio que tiene un crucero comparado con el de un destino turístico? ¿Y en la variedad de productos ofertados?**

**2. ¿Cuáles son las diferentes regulaciones y fiscalidades que tienen los precios de productos y servicios ofertados en los hoteles/cruceros?**

*“Es como vuelas en avión. Si estas en puerto no se abre las tiendas dentro del buque, pero cuando están en aguas internacionales están libres de impuestos.”*

**3. ¿Tienen que seguir las mismas medidas de seguridad, espacio e higiene los cruceros que los hoteles?**

*“El crucero tiene control de seguridad extremo, desde que entra debe pasar control sanitario. Deben enviar una declaración de sanidad (si hay enfermedades). El espacio de los camarotes tiene una medida según categoría.”*

**4. ¿Se están haciendo cambios en la industria hotelera y de cruceros respecto a la concienciación medioambiental que se está produciendo a nivel local? ¿Qué medidas se están tomando a nivel local?**

*“Si, los cruceros se alimentan por gas licuado y la Autoridad Portuaria está intentando conectar por conexión eléctrica para que deje de contaminar.”*

*“El buque si o si pago por basuras, así que se utilizan por las empresas de tierra. Hay potabilizadoras y tratamientos de residuos a bordo. Tienen descuentos importantes por realizar los servicios de basuras.”*

**5. ¿Qué diferentes impactos, positivos y negativos, hay sobre un destino turístico la industria hotelera y la crucera, sobre todo en los ámbitos medioambientales y sociales? ¿Considera que el compromiso de la industria hotelera con el deterioro del destino es igual, mayor o inferior a la industria de crucero?**

#### **BLOQUE 4: SOBRE SU COMERCIALIZACIÓN**

**1. ¿Consideran que se conoce la oferta de turismo de cruceros igual que la oferta de hoteles? es decir, ¿el marketing de ambos tipos de turismo compite igual?**

Existe una lista que los comercios pueden consultar la llegada de los cruceros, en una página web de puertos de Tenerife.

**2. ¿Se han llevado a cabo estrategias distintas de marketing para obtener los resultados del 2023?**

*“El Gobierno de Canarias está en todas las ferias de turismo. Y por parte de la consignataria que representa (Aida y Costa) la campaña publicitaria es muy intensa. Incorporando mucha tripulación de habla hispana para captar clientes. Y Aida está siendo muy agresivo en Alemania por su destino típico de invierno para Canarias. Siendo así, los buques vienen llenos con 5.000 cruceritos y 2.000 tripulantes por la campaña de marketing.”*

*“Si hay planificación. La Autoridad Portuaria tiene publicada las escalas a un año. Las restricciones de cruceros hoy lo marcan el espacio. Pero en su opinión, el número de cruceros se debería limitar. El servicio, para 5 cruceros, es malo por la limitación de operadores. No le consta que las Administraciones estén tomando medidas al respecto. Ahora se piden escalas para el año 2025 a la Autoridad Portuaria, con casi 2 años.”*

NOTA: Se destaca la tripulación porque también aporta a la economía de las ciudades.

## ENTREVISTA SOBRE CRUCEROS Y HOTELES

### ENTIDAD: FRED OLSEN

#### BLOQUE 1: SOBRE EL IMPACTO ECONÓMICO

**1. ¿Cree que la industria de los cruceros fomenta el turismo en las islas de la misma forma que el turismo hotelero?**

*“Si. La industria de cruceros es otra forma de turismo. Hay mucha competitividad. Un gran auge del sector. Después de la pandemia se ha visto un repunte importante.”*

*“Fomenta muchísimos el turismo. En un periodo corto visita muchos lugares. El hotel te ofrece un todo incluido y se queda en el hotel o sale. El turista de crucero tiene mucha oferta de ocio, quedándose unos a bordo y otros se van de excursiones.”*

*“A veces se quedan en un hotel y esperar coger el crucero en Tenerife. Las navieras intentan adaptarse a todas las demandas del turista.”*

**2. ¿Considera que la industria del turismo de hoteles/cruceros en Canarias tiende a ser más económico o exclusivo? (al estatus de los turistas)**

*“Los cruceristas tienen un nivel adquisitivo medio-alto, del norte y centro de Europa huyendo del frío. Hay muchos repetidores de cruceristas por lo atractivo de las islas. La planificación de cruceros tiene 3 años vista. Que invierte en excursiones y genera ingresos.”*

**3. ¿Considera que tienen las mismas condiciones (horario laboral, sueldo, días de descanso...) un trabajador de cruceros que el de un hotel?**

**4. ¿Cuál tiene mayor rentabilidad, un hotel o un crucero?**

*“El crucero es muy rentable. Los barcos son espectaculares, con ofertas gastronómicas de alto nivel, con una oferta de ocio de gran variedad.”*

**5. ¿La tendencia futura del turismo de cruceros y del turismo de hotel son paralelas u opuestas?**

*“Son paralelas, pero están adaptados a la situación. Los hoteles son muy buenos y la calidad es excelente. El crucero te ofrece cosas distintas de ocio.”*

#### BLOQUE 2: SOBRE LAS PREFERENCIAS DE LOS TURISTAS

**1. ¿Qué tipo de turista viene más a canarias en el respectivo tipo de turismo? ¿Hay un perfil distinto del turista que viene a un hotel del que viene a un crucero? (estado civil, edad, etc.)**

**2. ¿Es la oferta de turismo de cruceros en Canarias más interesante para un turista que el turismo hotelero?**

*“La oferta hotelera en Tenerife es muy buena. El turista de crucero busca algo distinto, tiene la oferta de ocio cerradas y satisface la demanda de ese turista.”*

*“Son diferentes en las ofertas, son diferentes conceptos de hacer turismo.”*

**3. ¿Es compatible el turista que viene de crucero al turista que viene a los hoteles? Es decir, ¿un turista que viene en crucero tiene interés a volver como turista de hotel?**

*“Son turismos diferentes pero complementarios. Los británicos son muy cruceristas.”*

**4. ¿Tienen diferente capacidad de elección los turistas de cruceros a los de los hoteles?**

*“Hay cruceros de exploración, hay cruceros culturales, hay una gran variedad de oferta adaptada y sobre todo lo que se está desarrollando. Puedes hacer un crucero por tramos.”*

**5. ¿Hay preferencia a venir en crucero o a un hotel?**

*“Hay los amantes de los cruceros, y hay turismo de hotel preferentemente. Pero los cruceros están intentando dar otra alternativa.”*

### **BLOQUE 3: SOBRE EL IMPACTO SOCIAL Y MEDIOAMBIENTAL**

**1. ¿Considera que es rentable el sistema de ocio que tiene un crucero comparado con el de un destino turístico? ¿Y en la variedad de productos ofertados?**

*“La industria de cruceros está desarrollando un catálogo de ocio adaptado a todos y en constante evolución por las posibilidades que ofrece.”*

**2. ¿Cuáles son las diferentes regulaciones y fiscalidades que tienen los precios de productos y servicios ofertados en los hoteles/cruceros?**

*“Todos los servicios se gestionan en libras esterlinas por tener base en Reino Unido. Los servicios están cerrados y en el pago del paquete está cerrado, solo queda fuera las propinas.”*

*“El crucero te ofrece muchos servicios, peluquerías, cine, tiendas de duty free. El turista no tiene conciencia de fiscalidad. En hoteles vienen cerrados con turoperadores que también incluyen los impuestos. Atracados en puerto no pueden abrir las tiendas. También se fomenta que el turista baje a la ciudad para comprar en los comercios. Es una economía circular alrededor del crucero.”*

*“El puerto cobra tasas portuarias y también es competitivo con otros puertos. Y el puerto en las estaciones también tienen tiendas de duty free como los aeropuertos.”*

**3. ¿Tienen que seguir las mismas medidas de seguridad, espacio e higiene los cruceros que los hoteles?**

*“Fred Olsen implanto más higiene tras la pandemia. La limpieza tiene unos protocolos más exigentes. Cruceros de 7.000 pasajeros y tripulación deben tener unos estándares potentes de control.”*

**4. ¿Se están haciendo cambios en la industria hotelera y de cruceros respecto a la concienciación medioambiental que se está produciendo a nivel local? ¿Qué medidas se están tomando a nivel local?**

*“Los cruceros ya están vendiendo también cruceros sostenibles.”*

**5. ¿Qué diferentes impactos, positivos y negativos, hay sobre un destino turístico la industria hotelera y la crucera, sobre todo en los ámbitos medioambientales y sociales? ¿Considera que el compromiso de la industria hotelera con el deterioro del destino es igual, mayor o inferior a la industria de crucero?**

*“El impacto medioambiental de cruceros es muy poco. El puerto de Tenerife ha tenido más impacto medioambiental porque ha crecido mucho desde el 2022.”*

*“No obstante, el control que tienen los barcos tiene unos controles muy rigurosos. Desinfectan el agua de lastre para no incorporar especies invasoras. Se utilizan productos ecológicos.”*

*“El control de residuos es muy riguroso, que debe ser pesado y empaquetado. La naviera que representamos tiene unos estándares medioambientales muy altos, teniendo que el grupo empresarial actividades de energía renovables. Futuro son barcos con amoniaco, hidrogeno o eléctrico.”*

*“Se busca la electrificación y se espera que los puertos puedan ofrecer esta alternativa. Menos contaminación de emisiones con menos ruido.”*

*“Todo lo que hay a bordo es reciclado, plástico cero e impulsar la concienciación ambiental avalado por la OMI. El crucerista también lo demanda. Su origen nórdico marca esta prioridad.”*

*“La Administración Marítima y Sanidad Exterior son rigurosos en el control de la información que se envía previamente a la entrada del buque en puerto “*

#### **BLOQUE 4: SOBRE SU COMERCIALIZACIÓN**

**1. ¿Consideran que se conoce la oferta de turismo de cruceros igual que la oferta de hoteles? Es decir, ¿el marketing de ambos tipos de turismo compite igual?**

*“El de hotel es más estático, pero el de crucero está constantemente lanzando novedades. La competencia también es grande y por eso te obliga a ser diferente.”*

**2. ¿Se han llevado a cabo estrategias distintas de marketing para obtener los resultados del 2023?**

*“Sí, se ofrecen alternativas por prensa y comunicados. Agencias de viajes también están involucradas. Se incorpora visitas gratis como gancho, etc.”*

*“Se realizan muchas encuestas de satisfacción al turista para captar necesidades. Se busca la distinción y la diferenciación por marca.”*

*“Si luchas por el cambio climático, y tu personal puede promocionar en tu empresa, creatividad e innovación ofertando cruceros temáticos. Hay cruceros que ofrecen por ejemplo cruceros que fomentan la cultura danesa.”*

## ENTREVISTA SOBRE CRUCEROS Y HOTELES

### ENTIDAD: FACUA

#### BLOQUE 1: SOBRE EL IMPACTO ECONÓMICO

**1. ¿Cree que la industria de los cruceros fomenta el turismo en las islas de la misma forma que el turismo hotelero?**

*“El turista de crucero más tarde puede convertirse en turista de hotel si el destino le gusta. También hay que destacar la gran diferencia entre el número de turistas de hotel sobre 14 o 15 millones de turistas para todo Canarias, a unos 500.000 de cruceros. Para el comercio es muy interesante este turista.”*

**2. ¿Considera que la industria del turismo de hoteles/cruceros en Canarias tiende a ser más económico o exclusivo? (al estatus de los turistas)**

*“El turista de cruceros tiene más poder económico que el turista de hotel. Pero el Gobierno de Canarias está intentando cambiar ese perfil de turista de hotel (más calidad que cantidad). También el turista de crucero está cambiando su perfil, y ahora prefiere visitar las capitales y subir su gasto en las mismas convirtiéndose en muy interesante. El turista de crucero va dejando dinero.”*

**3. ¿Considera que tienen las mismas condiciones (horario laboral, sueldo, días de descanso...) un trabajador de cruceros que el de un hotel?**

**4. ¿Cuál tiene mayor rentabilidad, un hotel o un crucero?**

**5. ¿La tendencia futura del turismo de cruceros y del turismo de hotel son paralelas u opuestas?**

*“El turismo beneficia al comercio, no creo en el turismo fobia. El turista de crucero gasta en perfumería, utilizar terraza en bares y gasta en productos de recuerdos.”*

#### BLOQUE 2: SOBRE LAS PREFERENCIAS DE LOS TURISTAS

**1. ¿Qué tipo de turista viene más a Canarias en el respectivo tipo de turismo? ¿Hay un perfil distinto del turista que viene a un hotel del que viene a un crucero? (estado civil, edad, etc.)**

*“Estos datos no lo manejan bien. Tienen sensores que miden el paso de personas, pero no distinguen el tipo.”*

*“El turista que toca puerto en otra isla ya no gasta mucho en Santa Cruz.”*

*“El turista brasileño gasta más que el turista inglés.”*

*“Si el crucero es puerto base o no. El turista de crucero se queda una noche de hotel y gasta.”*

2. ¿Es la oferta de turismo de cruceros en Canarias más interesante para un turista que el turismo hotelero?
3. ¿Es compatible el turista que viene de crucero al turista que viene a los hoteles? Es decir, ¿un turista que viene en crucero tiene interés a volver como turista de hotel?

*“Si, hay turistas de crucero que luego repite en hotel porque le gusto el destino.”*

4. ¿Tienen diferente capacidad de elección los turistas de cruceros a los de los hoteles?
5. ¿Hay preferencia a venir en crucero o a un hotel?

### **BLOQUE 3: SOBRE EL IMPACTO SOCIAL Y MEDIOAMBIENTAL**

1. ¿Considera que es rentable el sistema de ocio que tiene un crucero comparado con el de un destino turístico? ¿Y en la variedad de productos ofertados?
2. ¿Cuáles son las diferentes regulaciones y fiscalidades que tienen los precios de productos y servicios ofertados en los hoteles/cruceros?
3. ¿Tienen que seguir las mismas medidas de seguridad, espacio e higiene los cruceros que los hoteles?
4. ¿Se están haciendo cambios en la industria hotelera y de cruceros respecto a la concienciación medioambiental que se está produciendo a nivel local? ¿Qué medidas se están tomando a nivel local?

*“Ojalá vengan más. No cree que exista impacto medioambiental. Santa Cruz es de zona de baja emisión y se tendrá que tomar medidas. Pero el turista de crucero no tiene impacto porque no contamina porque va a pie.”*

5. ¿Qué diferentes impactos, positivos y negativos, hay sobre un destino turístico la industria hotelera y la crucera, sobre todo en los ámbitos medioambientales y sociales? ¿Considera que el compromiso de la industria hotelera con el deterioro del destino es igual, mayor o inferior a la industria de crucero?

### **BLOQUE 4: SOBRE SU COMERCIALIZACIÓN**

1. ¿Consideran que se conoce la oferta de turismo de cruceros igual que la oferta de hoteles? Es decir, ¿el marketing de ambos tipos de turismo compite igual?

*“Política de cada comercio Desde Zona Centro se publicita la localización de comercios con entregas de mapas.”*

*“Depende del tipo de turista, hay comercios que abren o no si llegan los domingos. Es la Sociedad de Desarrollo que lleva estas políticas.”*

**2. ¿Se han llevado a cabo estrategias distintas de marketing para obtener los resultados del 2023?**

*“En FACUA se publica la lista de cruceros mensualmente, el nombre del crucero, de donde procede, el número de turistas y número de tripulación. La tripulación gasta dinero en comercios.”*

*“No hay coordinación entre hotel y cruceros. No hay política conjunta.”*

*“No se cree que tengo impacto negativo el crecimiento de turistas de cruceros. No es una competencia para el hotelero. Cree que es más el apartamento vacacional.”*

## ENTREVISTA SOBRE CRUCEROS Y HOTELES

### ENTIDAD: ASHOTEL

#### BLOQUE 1: SOBRE EL IMPACTO ECONÓMICO

**1. ¿Cree que la industria de los cruceros fomenta el turismo en las islas de la misma forma que el turismo hotelero?**

*“Creen que son complementarios. Que hay turistas que luego vienen en hotel. Ya en Santa Cruz vienen turistas que pasan 2 días en hoteles antes de coger el crucero. Existen sinergias entre cruceros y hotel. Ya el Corte Inglés tiene campañas conjuntas.”*

**2. ¿Considera que la industria del turismo de hoteles/cruceros en Canarias tiende a ser más económico o exclusivo? (al estatus de los turistas)**

*“No entiende el turismo exclusivo como Mónaco u otro destino similar. El segmento de Canarias es de clase media europea.”*

**3. ¿Considera que tienen las mismas condiciones (horario laboral, sueldo, días de descanso...) un trabajador de cruceros que el de un hotel?**

*“El personal de capa directiva en los cruceros suele ser europeos más especializados y el resto es de otros países. El ritmo es diferente y tiene servicios 24 horas.”*

*“El salario medio no está mal por estar embarcado, excepto las tripulaciones de menor responsabilidad tienen sueldos más bajos, pero cumpliendo normativa laboral de esos países o bandera del buque.”*

**4. ¿Cuál tiene mayor rentabilidad, un hotel o un crucero?**

*“Depende como se gestione, pero el turismo en general genera economía.”*

**5. ¿La tendencia futura del turismo de cruceros y del turismo de hotel son paralelas u opuestas?**

*“Se complementa, el turista de crucero tiene temporada y el de hotel es todo el año. Buscan cosas diferentes, el de cruceros visitar varias islas en 14 días y el turista de hotel pasa 7 días de media.”*

#### BLOQUE 2: SOBRE LAS PREFERENCIAS DE LOS TURISTAS

**1. ¿Qué tipo de turista viene más a canarias en el respectivo tipo de turismo? ¿Hay un perfil distinto del turista que viene a un hotel del que viene a un crucero? (estado civil, edad, etc.)**

**2. ¿Es la oferta de turismo de cruceros en Canarias más interesante para un turista que el turismo hotelero?**

*“No se pueden comparar. Hay barcos con una categoría de 5 estrellas. Son turismos diferentes. Sin ser experto en turismo de cruceros, puede ser interesante por los destinos que visita. No veo relación de amor y odio. Es un producto diferenciado.”*

*“Tenemos una mayor de concentración de hoteles de 5 estrellas, y se persigue ese tipo de turista.”*

**3. ¿Es compatible el turista que viene de crucero al turista que viene a los hoteles? Es decir, ¿un turista que viene en crucero tiene interés a volver como turista de hotel?**

*“Se ven casos donde los turistas de cruceros utilizan hoteles como ruta para empezar o terminar su crucero.”*

**4. ¿Tienen diferente capacidad de elección los turistas de cruceros a los de los hoteles?**

*“Hay mucha oferta. Están los extremos que solo buscan hoteles o cruceros, y están los que combinan las dos.”*

**5. ¿Hay preferencia a venir en crucero o a un hotel?**

*“No es comparable. Es por capacidad, el AIDANOVA llevo con 4.000 turistas, en los hoteles de Tenerife hay 160.000 camas turísticas.”*

*“Destaca el de una parte racional, hay mucho desconocimiento, y el turista no tiene la culpa y mucha gente dice lo que hay que hacer.”*

### **BLOQUE 3: SOBRE EL IMPACTO SOCIAL Y MEDIOAMBIENTAL**

**1. ¿Considera que es rentable el sistema de ocio que tiene un crucero comparado con el de un destino turístico? ¿Y en la variedad de productos ofertados?**

*“Los servicios de ocio son personas y el catálogo de restaurantes temáticos. En un crucero estas más cautivo y en un hotel te puede alquilar un coche. En un crucero mientras navega debes elegir lo que tiene el crucero. Las excursiones del crucero ya están contratadas muchas veces en origen.”*

*“En el hotel es más libre que el crucero que eres más cautivo.”*

**2. ¿Cuáles son las diferentes regulaciones y fiscalidades que tienen los precios de productos y servicios ofertados en los hoteles/cruceros?**

*“Si hay diferencia en fiscalidad entre cruceros y hoteles. Porque el crucero pasa por diferentes territorios fiscales. Las tiendas de los cruceros solo abren cuando están en aguas internacionales.”*

*“Aquí en Canarias los hoteles tenemos el IGIC. Cuando negocias paquetes vacacionales y se modifica el IGIC, los hoteles se encuentran problemas de repercutir ese impuesto.”*

*“La ecotasa cree que será la próxima figura fiscal que hay que debatir.”*

**3. ¿Tienen que seguir las mismas medidas de seguridad, espacio e higiene los cruceros que los hoteles?**

*“Cree que los cruceros tienen un nivel de seguridad como los hoteles. La legislación obliga a tener unos requisitos exigentes. La seguridad sanitaria estuvo muy vigilada en la pandemia.”*

*“Los hoteles también se implantaron medidas muy exigentes. Hay un gran paralelismo en las medidas.”*

**4. ¿Se están haciendo cambios en la industria hotelera y de cruceros respecto a la concienciación medioambiental que se está produciendo a nivel local? ¿Qué medidas se están tomando a nivel local?**

*“Los hoteles tienen y venden en Canarias una sostenibilidad ambiental rigurosa para cuidar el entorno que no hacen atractivos. El uso de placas solares y el tratamiento de residuos son aspectos que están muy desarrollados. Me consta que los cruceros tienen también un nivel alto de concienciación.”*

**5. ¿Qué diferentes impactos, positivos y negativos, hay sobre un destino turístico la industria hotelera y la crucera, sobre todo en los ámbitos medioambientales y sociales? ¿Considera que el compromiso de la industria hotelera con el deterioro del destino es igual, mayor o inferior a la industria de crucero?**

*“Estas medidas en la ola de la sostenibilidad, y todo el turismo debe considerar esta sensibilidad. La huella de carbono es un tema que está en Europa. El uso del gas y otras energías menos contaminantes”.*

*“Los hoteles hay dos tipos, por convicción y otros por obligación. Se explica la relación de las tres dimensiones de la sostenibilidad (económica, social y medioambiental). Hay canarios que no tienen sensibilidad y contaminan nuestros suelos.”*

*“El turismo hotelero solo ocupa el 4% del suelo en Canarias.”*

#### **BLOQUE 4: SOBRE SU COMERCIALIZACIÓN**

**1. ¿Consideran que se conoce la oferta de turismo de cruceros igual que la oferta de hoteles? Es decir, ¿el marketing de ambos tipos de turismo compite igual?**

*El hotel tiene clientes que repiten más en el mismo, en los cruceros parece que eligen otros cruceros. En los cruceros debes insistir más en vender la seguridad, los destinos atractivos y precios. A cruceros de todos los bolsillos.*

## **2. ¿Se han llevado a cabo estrategias distintas de marketing para obtener los resultados del 2023?**

*“En la pandemia, después de ver un cero turístico, se realizó una visita con una comisión de políticos europeos para ver los daños, gracias al ERTE pudo amortiguar. El turismo tiene una gran resiliencia.”*

*“Canarias es muy reconocida como destino europeo, y se envió mensajes de seguridad y confianza. El certificado y pasaporte COVID funciono muy bien para el turismo”.*

*“Se aprendió mucho en no dejar para mañana lo que puedes hacer hoy”.*

## ENTREVISTA SOBRE CRUCEROS Y HOTELES

### ENTIDAD: CAMARA DE COMERCIO

#### BLOQUE 1: SOBRE EL IMPACTO ECONÓMICO

**1. ¿Cree que la industria de los cruceros fomenta el turismo en las islas de la misma forma que el turismo hotelero?**

*“Si, es otra forma de turismo, no cuenta con la misma cantidad. Genera gasto significativo.”*

**2. ¿Considera que la industria del turismo de hoteles/cruceros en Canarias tiende a ser más económico o exclusivo? (al estatus de los turistas)**

**3. ¿Considera que tienen las mismas condiciones (horario laboral, sueldo, días de descanso...) un trabajador de cruceros que el de un hotel?**

**4. ¿Cuál tiene mayor rentabilidad, un hotel o un crucero?**

*“El turismo de hotel deja más gasto en la Isla porque es más duradero. El turismo de crucero es muy puntual con estancias cortas.”*

**5. ¿La tendencia futura del turismo de cruceros y del turismo de hotel son paralelas u opuestas?**

*“No son opuestos, son complementarios. Son perfiles distintos, pero Canarias es interesante para todo el turismo. El hotelero viene a pasar más tiempo en la isla. Despunta el apartamento vacacional.”*

*“Son paralelas los dos turismos.”*

#### BLOQUE 2: SOBRE LAS PREFERENCIAS DE LOS TURISTAS

**1. ¿Qué tipo de turista viene más a Canarias en el respectivo tipo de turismo? ¿Hay un perfil distinto del turista que viene a un hotel del que viene a un crucero? (estado civil, edad, etc.)**

*“El turismo de crucero tiene un perfil medio alto, de mayor edad. El de hotel tenemos la campaña de invierno que tiene también mayor edad.”*

**2. ¿Es la oferta de turismo de cruceros en Canarias más interesante para un turista que el turismo hotelero?**

*“Si al ser muy diferentes, ambos son competitivos. Tiene más peso el hotelero, el de crucero es más el Caribe.”*

3. ¿Es compatible el turista que viene de crucero al turista que viene a los hoteles? Es decir, ¿un turista que viene en crucero tiene interés a volver como turista de hotel?
4. ¿Tienen diferente capacidad de elección los turistas de cruceros a los de los hoteles?
5. ¿Hay preferencia a venir en crucero o a un hotel?

### **BLOQUE 3: SOBRE EL IMPACTO SOCIAL Y MEDIOAMBIENTAL**

1. ¿Considera que es rentable el sistema de ocio que tiene un crucero comparado con el de un destino turístico? ¿Y en la variedad de productos ofertados?

*“El volumen de turistas de hoteles es muy elevado. Pero no son excluyentes. Son ofertas distintas y complementarias.”*

2. ¿Cuáles son las diferentes regulaciones y fiscalidades que tienen los precios de productos y servicios ofertados en los hoteles/cruceros?
3. ¿Tienen que seguir las mismas medidas de seguridad, espacio e higiene los cruceros que los hoteles?
4. ¿Se están haciendo cambios en la industria hotelera y de cruceros respecto a la concienciación medioambiental que se está produciendo a nivel local? ¿Qué medidas se están tomando a nivel local?
5. ¿Qué diferentes impactos, positivos y negativos, hay sobre un destino turístico la industria hotelera y la crucera, sobre todo en los ámbitos medioambientales y sociales? ¿Considera que el compromiso de la industria hotelera con el deterioro del destino es igual, mayor o inferior a la industria de crucero?

### **BLOQUE 4: SOBRE SU COMERCIALIZACIÓN**

1. ¿Consideran que se conoce la oferta de turismo de cruceros igual que la oferta de hoteles? Es decir, ¿el marketing de ambos tipos de turismo compite igual?
2. ¿Se han llevado a cabo estrategias distintas de marketing para obtener los resultados del 2023?

*“Se informa la llegada de cruceros de cara al comercio. Se cree que debe haber más sinergias para aprovechar el potencial de este tipo de turismo.”*